



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA

Facultad de Bellas Artes

# **EL MIEDO URBANO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO**

**EL TRABAJO FINAL DE MÁSTER  
EN DISEÑO URBANO: ARTE, CIUDAD, SOCIEDAD**

**ESTUDIANTE: HUILIN HU  
TUTOR: SERGI VALERA PERTEGAS**

**Junio 2021**

## RESUMEN

En el mundo actual, la urbanización ha crecido rápidamente, y el desarrollo y la comodidad de las ciudades atraen cada vez a más personas a ellas, convirtiéndolas en una estructura ambiental con más de la mitad de los habitantes del mundo, pero detrás de esta prosperidad, también hay peligros. Cuando se reúnen en ellas grandes y diversas cantidades de personas, surgen todo tipo de conflictos y desigualdades, y aumentan la delincuencia y la violencia, por lo que la gente tiene cada vez más miedo urbano. Y el impacto desigual que la sociedad patriarcal trajo a las mujeres sigue presente hoy en día, lo que les da más miedo en la ciudad y sus vidas están limitadas como resultado. Pero una buena ciudad debe ser aquella que permita a las personas vivir y disfrutar de sus derechos con seguridad y libertad en ella, no aquella cuyo uso de la ciudad se vea dificultado por el miedo. Esto requiere la integración de una perspectiva de género en el proceso de urbanismo para reducir el miedo urbano y crear un entorno seguro. Según los elementos necesarios de un entorno seguro de la organización feminista catalana Col·lectiu Punt 6, basados en los seis principios de Montreal, este entorno debe ser señalizado, visible, vital, vigilado, equipado y comunitario.

**Palabras clave:** miedo urbano, urbanismo, perspectiva de género, elementos urbanos, entorno seguro, igualdad

## **ABSTRACT**

In today's world, urbanization has grown rapidly, and the development and convenience of cities attract more and more people to them, making them an environmental structure with more than half of the world's inhabitants, but behind this prosperity, there are also dangers. When large and diverse numbers of people gather in them, all kinds of conflicts and inequalities arise, and crime and violence increase, making people increasingly afraid of cities. And the unequal impact that patriarchal society brought to women is still present today, which makes them more afraid in the city and their lives are limited as a result. But a good city should be one that allows people to live and enjoy their rights safely and freely in it, not one whose use of the city is hindered by fear. This requires the integration of a gender perspective into the urban planning process to reduce urban fear and create a safe environment. According to the necessary elements of a safe environment of the Catalan feminist organization Col·lectiu Punt 6, based on the six Montreal principles, this environment must be signposted, visible, vital, monitored, equipped and communal.

**Key words:** urban fear, urban planning, gender perspective, urban elements, safe environment, equality.

# ÍNDICE

RESUMEN.....	2
ABSTRACT.....	3
INTRODUCCIÓN.....	7
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	8
OBJETIVO.....	8
METODOLOGÍA.....	9
<b>CAPÍTULO 1: EL MIEDO DE LA CIUDAD EN GENERAL.....</b>	<b>11</b>
Concepción en general.....	12
Causas del miedo.....	14
Diferencias en género.....	20
<b>CAPÍTULO 2: MIEDO A LA DESIGUALDAD POR UN</b>	
<b>    URBANISMO SIN PERSPECTIVA DE</b>	
<b>        GÉNERO.....</b>	<b>25</b>
Dicotomía público-privada.....	26
Movilidad.....	28
La noche que le da miedo.....	30
Violencia de género.....	33
Restricción del derecho de las	
mujeres a la ciudad (tiempo y espacio).....	34
<b>CAPÍTULO 3: REDUCIR EL MIEDO URBANO DESDE UNA</b>	

<b>PERSPECTIVA DE GÉNERO.....</b>	<b>37</b>
Deficiencias históricas y esfuerzos realizados.....	38
El caso internacional.....	38
El caso de Barcelona.....	43
Los seis principios de Montreal.....	49
Entorno señalizado.....	50
Entorno visible.....	54
Entorno vital.....	59
Entorno vigilado.....	61
Entorno equipado.....	63
Entorno comunitario.....	66
 <b>CAPÍTULO 4: ELEMENTOS DEL ESPACIO URBANO QUE</b>	
<b>INFLUYEN EN EL MIEDO URBANO DESDE</b>	
<b>UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO.....</b>	<b>70</b>
Muebles urbanos.....	71
Iluminación.....	73
Transporte.....	74
Instalaciones.....	76
Edificios.....	78
Calles.....	79
 <b>CAPÍTULO 5: ESTUDIO DE DOS ZONAS DE</b>	
<b>LES CORTS DESDE TRES PLANOS</b>	

<b>ESPACIALES.....</b>	<b>81</b>
Introducción.....	82
Estudio de la zona residencial.....	82
Estudio de la zona universitaria.....	102
<b>CONCLUSIÓN.....</b>	<b>120</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>123</b>

## INTRODUCCIÓN

Una ciudad debe ser segura, inclusiva, igualitaria y capaz de ofrecer un entorno de vida confortable a las personas. Sin embargo, la realidad es que hay conflictos y peligros, y que en determinados espacios la gente tiene miedo, y las mujeres y otros grupos vulnerables suelen tener más miedo debido a su vulnerabilidad y a su condición de desigualdad, y la gente opta por alejarse de los espacios urbanos que considera peligrosos por seguridad, lo que se traduce en restricciones en la vida de las personas y en el desaprovechamiento del espacio urbano. Se trata de un fenómeno que debe modificarse mediante un urbanismo que incorpore una perspectiva de género, tenga en cuenta de forma equitativa la diversidad de necesidades de las distintas personas y se diseñe de forma que las características del espacio físico determinen cómo se va a utilizar e influyan en la percepción que la gente tiene de él como seguro o peligroso, además, los espacios físicos transmiten mensajes que van más allá de la jerarquía física para influir en la cultura y el pensamiento humano de la sociedad, como por ejemplo un espacio público que sólo tiene en cuenta las necesidades de los hombres y excluye a las mujeres puede enviar señales de exclusión de las mujeres, lo que puede exacerbar la desigualdad social y el miedo que tienen las mujeres. Por lo tanto, es necesaria una perspectiva de género en el urbanismo para reducir el miedo urbano y crear una ciudad segura.

Este trabajo se centra en cómo reducir el miedo urbano en el urbanismo que incorpora la perspectiva de género, con un análisis teórico y práctico de las características de las ciudades y los elementos que las componen, respectivamente, y un estudio de los elementos que influyen en la seguridad urbana. En el primer capítulo se analiza el concepto de miedo urbano, las razones que lo motivan y las diferencias entre mujeres y hombres en este sentido. En el capítulo 3 resume el enfoque internacional de la integración de la perspectiva de género en la construcción y la gestión urbanas y los

esfuerzos de Barcelona en este sentido, seguido de un análisis centrado en seis principios de entornos seguros en Montreal para explorar cómo mejorar la situación de las mujeres y la seguridad de los espacios en el urbanismo. En el capítulo 4 se analizan específicamente los elementos de la ciudad a partir de los seis principios de entorno seguro del capítulo 3, describiendo el impacto y la importancia que pueden tener en términos de seguridad urbana. En el capítulo 5 se evalúa la seguridad de dos zonas reales de Barcelona a partir de todo el análisis teórico anterior y se lleva a cabo en tres planos espaciales diferentes, al tiempo que se presenta cómo los seis principios pueden desempeñar un papel en la mejora del espacio en la realidad. Por último, se extraen conclusiones sobre si los seis principios de entorno seguro pueden utilizarse eficazmente para las pruebas de seguridad ambiental en emplazamientos reales, y se realiza una evaluación de la seguridad de los emplazamientos de estudio reales y se presentan las reflexiones derivadas de la misma.

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿Cómo se puede reducir el miedo urbano desde una perspectiva de género en el urbanismo?

¿Cómo funcionan los seis principios del entorno seguro y mejoran los espacios físicos urbanos?

## **OBJETIVO**

Explorar la importancia de la perspectiva de género en el urbanismo.

Analizar cómo los seis principios de Montreal influyen en la seguridad de los espacios



y la percepción de la seguridad humana.

Estudiar cómo se pueden aplicar estos seis principios a los espacios urbanos reales y formular propuestas para mejorar su seguridad.

## **METODOLOGÍA**

### **1. Consulta de los datos y materiales relativos**

Obtener una amplia información y contexto a partir de referencias: aportaciones y conclusiones que se han hecho hasta ahora en diferentes partes del mundo para mejorar la seguridad urbana desde una perspectiva de género, así como procesos relevantes en la historia, hallazgos realizados por investigadores, etc. Extraiga información valiosa mientras explora y reflexiona.

### **2. Elección de lugares físicos adecuados para la investigación**

Para aplicar la teoría a la realidad, se eligió como objeto de estudio una zona residencial y un barrio universitario, ya que las diferencias entre ambos pueden dar lugar a diversos problemas y resultados.

### **3. Realización de la investigación en lugares reales**

Caminando y observando en las calles reales mientras se fotografiaban y registraban los elementos urbanos de las calles, así como los planos del espacio, se identificaron los problemas, se categorizaron y, basándose en la teoría, se elaboró mapas de los resultados.

### **4. Análisis de los resultados y conclusión**

La información y las preguntas obtenidas en el lugar de la investigación se combinan con la teoría para analizar y obtener conclusión.

Finalmente, para lograr el propósito de la investigación, se resume todo el proceso y el pensamiento que surge de él.

## **CAPÍTULO 1**

### **EL MIEDO DE LA CIUDAD EN GENERAL**

## Concepción en general

El miedo es un estado de actividad mental en los seres humanos y se conoce como una emoción. Puede referirse al rechazo de una cosa o escenario debido a una mala experiencia en el pasado, al pánico que sienten las personas cuando se encuentran en una situación actual en la que está ocurriendo algo malo, o a la ansiedad que sienten las personas por algo malo que podría ocurrir pronto en el futuro. El miedo en cada una de estas situaciones es negativo, dañino y puede reducir en gran medida la felicidad en la vida y es algo que la gente quiere superar y eliminar.

Las ciudades son ahora la estructura ambiental con más de la mitad de los habitantes del mundo, y la urbanización ha crecido muy rápidamente en los últimos años. No cabe duda de que las ciudades son atractivas y seductoras, y atraen cada vez a más personas con las ventajas del desarrollo, la prosperidad y la comodidad. Pero detrás de estas ventajas también hay muchos problemas que surgen en el proceso de su desarrollo.

*El ambiente urbano ocasiona un cambio en la identidad personal llevando a la insensibilidad, la indiferencia y a la individualidad. (La Metrópoli, 1902)*

*La gran ciudad es como aislamiento, masificación, segregación y desigualdad. A ella debemos la mayor productividad económica y cultural, pero también un escenario donde se dan cita todas las patologías de la sociedad moderna. ( Louis Wirth, 1938)*

Cuando la gente está en la ciudad, rodeada de todo tipo de cosas altamente estimulantes, como las multitudes y las calles ruidosas, su capacidad para percibir cosas poco estimulantes disminuye, dando lugar a lo que la gente llama "indiferencia urbana". Cuando la ciudad está llena de una cierta diversidad de personas y culturas, habrá personas y cosas que gusten y sean admiradas por el público, y luego habrá

personas y cosas que sean ignoradas e incluso desvalorizadas y discriminadas; habrá personas de clase alta con más poder para manipular la ciudad y disfrutar de ella, y por el contrario habrá personas de clase baja que se vean obligadas a aceptar las "reglas" de la ciudad establecidas por los "otros" (el grupo dominante). Este grave desequilibrio de los recursos públicos crea problemas urbanos como la segregación, la discriminación, la desigualdad, etc, y cuando los problemas urbanos alcanzan cierto nivel de gravedad pueden producir resultados aún peores, como la violencia, la delincuencia y otros acontecimientos extremos. Así surgió el concepto de miedo urbano. (Por supuesto, hay muchas más causas que pueden crear miedo urbano, como se detalla en la siguiente sección)

*El miedo se puede definir como la respuesta corporal, emocional y práctica de las personas y comunidades hacia la violencia (Pain, 2001; Koskela, 2010).*

*Urban insecurity, understood as a perceived risk of victimization, is also related to social segregation (Vilalta, 2011), urban stigmatization (Quillian & Pager, 2010) and the loss of public space as social space (Finol, 2005; Low, 2005; Valera, 2008).*

El miedo urbano es producto de los impactos negativos del proceso de desarrollo urbano, que afecta gravemente a la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. En términos emocionales, aumenta el estrés de la vida de las personas y reduce su sensación de bienestar; en el entorno físico espacial, añade barreras al comportamiento de las personas en la ciudad, creando restricciones y privándolas de su libertad.

Además, los miedos urbanos pueden llevar a la gente a encontrar formas de protegerse, y algunos grados más altos de autoprotección pueden llevar también a una mayor discriminación, como la discriminación racial y la exclusión de los forasteros, lo que a su vez puede exacerbar las contradicciones y desigualdades de la ciudad y crear

más problemas, seguidos de más miedos de nuevo, en un círculo aparentemente vicioso.

Todos estos efectos negativos ilustran la necesidad del miedo urbano como uno de los objetos de estudio de la planificación urbana.

*El miedo, a fin de cuentas, nos empuje, mucho más que la contemplación serena, a la búsqueda de soluciones reales, para la convivencia con justicia, en la diversidad. Reiterando el Epílogo, también en las propuestas contenidas en las comunicaciones, “el miedo en la ciudad debe combatirse con más ciudad, con más ciudadanía, con más espacio para las políticas –no sólo de la política formal, ineludible pero insuficiente, también de las acciones políticas, en sentido amplio– orientadas, todas ellas, a la reducción de las desigualdades y a la armonización de las diferencias”. (Josepa Bru y Joan Vicente, 2005)*

El miedo siempre ha estado presente en las ciudades, y esto no debe ignorarse, sino que el nivel de miedo urbano debe utilizarse como herramienta de planificación urbana para juzgar la calidad de la construcción urbana, y para reducir el miedo urbano como motivación para construir una ciudad más habitable. Al mismo tiempo, debido a la naturaleza subjetiva del miedo, cada persona con una identidad diferente se siente de forma distinta, y es importante valorar la diversidad de las personas y las diferentes formas de miedo, para que las ciudades puedan ser realmente inclusivas, igualitarias y seguras para las personas.

## **Causas del miedo**

Uno de los aspectos más preocupantes del miedo en la ciudad es el miedo al delito, porque es el que puede tener consecuencias más graves. La gente a veces decide evitar

las zonas urbanas de alta criminalidad por su seguridad y la de sus bienes, y la gente es más cautelosa y está más atenta de lo habitual cuando se encuentra en una zona urbana de alta criminalidad o en una zona que se percibe como potencialmente delictiva, lo cual es una manifestación del miedo urbano. Además, la difusión e incluso la representación exagerada del delito por parte de intermediarios como los medios de comunicación puede aumentar el miedo de la gente, especialmente de aquellos que nunca han sido víctimas del delito. Y para las personas que han sido víctimas del delito, ya tendrán más miedo que otras y serán más precavidas para evitar que vuelva a ocurrir lo mismo. El miedo al delito es probablemente el miedo que más se quiere desechar, pero es esencial y no se puede ignorarlo para la seguridad.

*Las múltiples propuestas para explicar el miedo al delito son resumidas por Franklin, Franklin, y Fearn (2008) en base a tres modelos: el de la vulnerabilidad, el del desorden ambiental y el de la integración social. (Sergi Valera-Pertegas & Joan Guàrdia-Olmos, 2017)*

*Las personas que se perciben como más vulnerables físicamente tienden a desarrollar una mayor sensación de inseguridad (Cosman & Rader, 2011).*

El primer modelo, la vulnerabilidad, influye en el miedo en función de las propias condiciones de las personas; cuando uno se percibe a sí mismo como vulnerable y frágil, inconscientemente tiene menos confianza en poder protegerse de los daños si se produce un peligro, e incluso puede sentirse propenso a ser un objetivo elegido para la delincuencia por los delincuentes, por lo que tiene más miedo en los espacios urbanos. Por supuesto, la vulnerabilidad aquí se refiere no sólo a la propia vulnerabilidad física de la persona, sino también a la vulnerabilidad de la identidad social de la persona, como el estatus social, los derechos civiles, etc. Una identidad baja o inestable deja a la persona con menos medios de autoprotección, así como un acceso insuficiente a los recursos, y a la información. Por tanto, ambas

vulnerabilidades pueden afectar significativamente al nivel de miedo urbano de una persona.

*El modelo del desorden se basa en la constatación de una relación entre el miedo y el desorden social y físico percibido. El desorden indica el debilitamiento del control social local y la atenuación de las normas tradicionales. El desorden físico indica una falta de preocupación por el vecindario; tanto "las incivildades sociales como físicas son signos de falta de adhesión a las normas de comportamiento público" (Taylor y Hale 1986:154).*

El segundo modelo, el *desorden* ambiental, también contribuye al miedo urbano. En primer lugar, a nivel de composición social, el *desorden* puede llevar a la percepción de que el lugar está descontrolado y sin gestión, reflejando indirectamente que hay un grupo de vándalos en el lugar, y en este grupo es probable que haya autores. En segundo lugar, a nivel del entorno físico, cuando varias escenas de *desorden* llenan el espacio, como la basura, los grafitis desordenados, las botellas abandonadas de la noche anterior, etc, éstas tendrán un impacto visual y una incomodidad física instintiva en la gente, que les hará pensar que es difícil estar seguros y protegidos en este espacio, y estas señales de peligro crearán una sensación de inseguridad y harán crecer el miedo urbano.

*El modelo de integración social sostiene que las personas que están socialmente integradas en sus barrios experimentan niveles más bajos de miedo a la delincuencia que las que no están tan bien integradas. La integración social se ha definido como el sentido de pertenencia de una persona a su entorno local, así como su apego a la comunidad. (Sergi Valera, 2020)*

El tercer modelo, la integración social, también influye en el miedo urbano de los



ciudadanos. El sentido de pertenencia y apego de una persona a la zona local aumenta el sentimiento de propiedad y confianza de la persona en el espacio, y normalmente tendrá un mayor sentido de familiaridad con el entorno y más recursos interpersonales e informativos que otros, todo lo cual puede aumentar su sensación de seguridad y, por tanto, reducir el miedo. Además, en el artículo de Anna Ortiz Guitart "ESPACIOS "DEL MIEDO", CIUDAD Y GÉNERO: EXPERIENCIAS Y PERCEPCIONES EN ALGUNOS BARRIOS DE BARCELONA", en los resultados de una encuesta realizada en algunos barrios de Barcelona, los residentes informaron de que, tras vivir en el barrio durante mucho tiempo, tenían un conocimiento del espacio que les hacía sentirse seguros, y que podía resultar intimidante para los forasteros, pero ellos llevaban toda la vida en el barrio y no habían tenido ningún problema ni sentían miedo. Todo ello ilustra que la integración social puede influir en el miedo urbano de las personas y reducirlo, mientras que la sensación de desconocimiento o incluso de exclusión de un entorno espacial aumenta el miedo.

Los tres modelos mencionados anteriormente son factores y causas que influyen y contribuyen al miedo de la gente a la delincuencia en la ciudad. Sin embargo, está claro que los peligros de la ciudad no son sólo los actos delictivos, sino también los peligros más amplios y frecuentes de la violencia. Por supuesto, la violencia en este contexto tiene una definición amplia y no sólo se refiere a la violencia que es criminal, sino también a la violencia sexual no criminal que es menos dañina pero que ocurre con más frecuencia, como la violencia verbal, la violencia emocional, etc, que no causa daño físico, pero puede tener efectos psicológicos adversos y estrés, o incluso consecuencias más graves, haciendo que las personas sientan miedo desde dentro.

*La violencia es un hecho tangible que podemos medir, el miedo es un sentimiento, derivado de la violencia. Mientras exista en un nuestro país miseria, seguiremos teniendo violencia, entendiendo la violencia como la consecuencia del sufrimiento,*

*del mal vivir, de los bajos salarios, de las dificultades, de los pocos servicios, todo eso es violencia y todo esto son generadores de miedo. (Moralba Maldonado Brito, 2005)*

En primer lugar, depende de las condiciones y el contexto de la ciudad, como las condiciones económicas, la situación del empleo, la protección social, etc. Cuando una persona no puede obtener una cierta calidad de vida o incluso sobrevivir en la ciudad, su vida estará llena de incertidumbre, inestabilidad e inseguridad, como trabajos inciertos, ingresos financieros inestables, condiciones de vivienda inseguras, etc., lo que hará que la persona pierda la confianza en vivir normalmente en la ciudad, y por lo tanto, es esencial generar estrés urbano, y cuando el estrés alcanza un cierto nivel, se Esto puede convertirse en miedo. Así, las condiciones que una ciudad tiene en sí misma para servir a cada individuo pueden influir en los temores urbanos de las personas.

En segundo lugar, depende de una de las características más evidentes de la ciudad, que es la diversidad. En las ciudades, especialmente en las grandes, hay todo tipo de personas y organizaciones diferentes, llenas de muchas culturas, religiones, razas, etc., y cuando toda la diversidad de personas y cosas se juntan en el mismo espacio urbano al mismo tiempo, sin conocerse ni entenderse, pueden surgir conflictos. La ciudad atrae a diferentes personas a ella, pero esto no significa que también sea lo suficientemente inclusiva como para asegurar que todos los que entran sean aceptados y comprendidos, y debido al egoísmo inherente de las personas, naturalmente creen que su propia cultura y tradiciones son las mejores y más correctas, cuestionando así o incluso rechazando otras ideas y comportamientos que son diferentes o incluso muy diferentes, mientras que los diferentes grupos tienen diferentes formas de Cuando conviven en el mismo espacio, estas diferencias se acentúan aún más, y cuando estas diferencias alcanzan un cierto nivel de conflicto,

éste surgirá, y el conflicto traerá consigo el miedo.

*La percepción de miedo, la sensación de amenaza y los comportamientos espaciales que los hombres y las mujeres desarrollan en los espacios públicos dependen, en gran medida, de su edad, etnia, sexualidad, habilidades físicas, etc. (Day, 1999; Madge, 1997; Pain, 2001). A pesar de la heterogeneidad de experiencias y la diversidad de posiciones que las mujeres tienen en la sociedad, la violencia urbana, con sus múltiples caras, es quizás uno de los temores que más comparten todas las mujeres, sea cual sea su identidad. Pero no sólo las mujeres perciben el miedo y son víctimas (en el peor de los casos) de la violencia en el espacio público, sino también los hombres gays, los hombres de color y los indigentes pueden llegar a sentir esta inseguridad, y son también víctimas frecuentes de las agresiones en la calle (McDowell, 2001).*

Por último, depende de las desigualdades en la ciudad. En el contexto de la diversidad de las ciudades mencionado anteriormente, las personas y los atributos que llevan consigo se categorizan, dando lugar a diferentes estatus urbanos por parte de los que son aceptados y promovidos y los que son rechazados y desvalorizados, los que se sitúan en una posición dominante y los que se sitúan en la parte inferior o incluso son ignorados, lo que da lugar a la aparición de desigualdades. La desigualdad puede acarrear consecuencias más graves, provocando mayores conflictos, dificultando la vida en la ciudad de los más desfavorecidos y aumentando el miedo urbano. Ello se debe a que se ven obligados a aceptar que otros grupos dominantes dicten las "normas" de la ciudad y son discriminados o incluso atacados por algunos de los otros grupos de la ciudad mientras intentan encontrar la manera de mejorar su posición en la ciudad. La desigualdad es una de las causas más importantes del miedo urbano, pero puede encontrarse en cualquier lugar de la ciudad, como en la muy común desigualdad de género, que es el tema de este trabajo.

Cada una de estas seis causas del miedo urbano refleja un problema en el desarrollo urbano, grande o pequeño, y está relacionado con la planificación urbana de un modo u otro, por lo que debe tenerse en cuenta en la planificación urbana y deben realizarse esfuerzos para reducir el miedo en la ciudad.

## Diferencias en género

*(...) estadísticamente las mujeres son generalmente más pequeñas y menos fuertes que los hombres. Las mujeres son las acompañantes de gente mayor o criaturas dependientes el que hace que sus movimientos estén más restringidos (...) las mujeres tienen menos acceso al vehículo privado, y en general cargan con las compras (...) Las circunstancias que hacen que las mujeres tengan miedo a los espacios público en orden de importancia estadística son: la poca luz, la oscuridad, los jóvenes, los hombres sólo, las drogas y el alcohol, el vandalismo, el encontrarse perdida, los perros, y los medios de comunicación(...) (Women's Design Service in collaboration with Anne Thorne Architect's Partnership. What to Do About Women's safety in Parks. From A to Y. London: Women's Design Services, 2007, pp. 7, 18-19.)*

Las mujeres y los hombres suelen ser diferentes entre sí en cuanto a características físicas y de comportamiento. Por lo general, las mujeres son menos fuertes que los hombres, lo que las hace físicamente más débiles que ellos y menos capaces de defenderse en caso de ataque; en segundo lugar, históricamente, a las mujeres se les han asignado más responsabilidades domésticas, lo que conduce a una situación de movilidad en el espacio público muy diferente a la de los hombres, lo que limita la libertad de movimiento de las mujeres en la ciudad a su voluntad. Tienen más factores que considerar y cuidar. Se puede deducir que las mujeres tienen más preocupaciones por la seguridad en la ciudad que los hombres y que tienen más miedo urbano que

ellos.

*Las violencias que se ejercen tanto en los espacios públicos como de puertas adentro someten los cuerpos de las mujeres. El cuerpo de las mujeres es el territorio que está en juego, para ser ocupado, concebido como mercancía apropiable y percibido como disponible, pero también como categoría política, como un lugar donde ejercer los derechos y resistir las violencias (Falú, Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos).*

Tanto la delincuencia como la violencia son causas importantes de miedo, y les ocurren a las mujeres de manera diferente y con consecuencias distintas que a los hombres. Las mujeres son objeto de más delitos sexuales y violencia sexual tanto en el espacio público como en el privado, lo que puede tener graves consecuencias en su aspecto físico y psicológico. Sus cuerpos han sido definidos de forma errónea y, por tanto, las mujeres tienden a tener miedo de ser objeto de ataques sexuales. Para evitar que estas cosas ocurran, llevan la vigilancia de la autoprotección y se mantienen lo más lejos posible de los lugares que consideran peligrosos, lo que afecta en cierta medida a su libertad en la vida y a su poder en la ciudad, por lo que están más oprimidas que los hombres y tienen más miedos que ellos.

*Incluir la percepción de seguridad y miedo que vivimos las mujeres también significa ir más allá de las características físicas del espacio público y tener en cuenta los roles sociales en una sociedad que discrimina a las mujeres (Kallus y Churchman).*

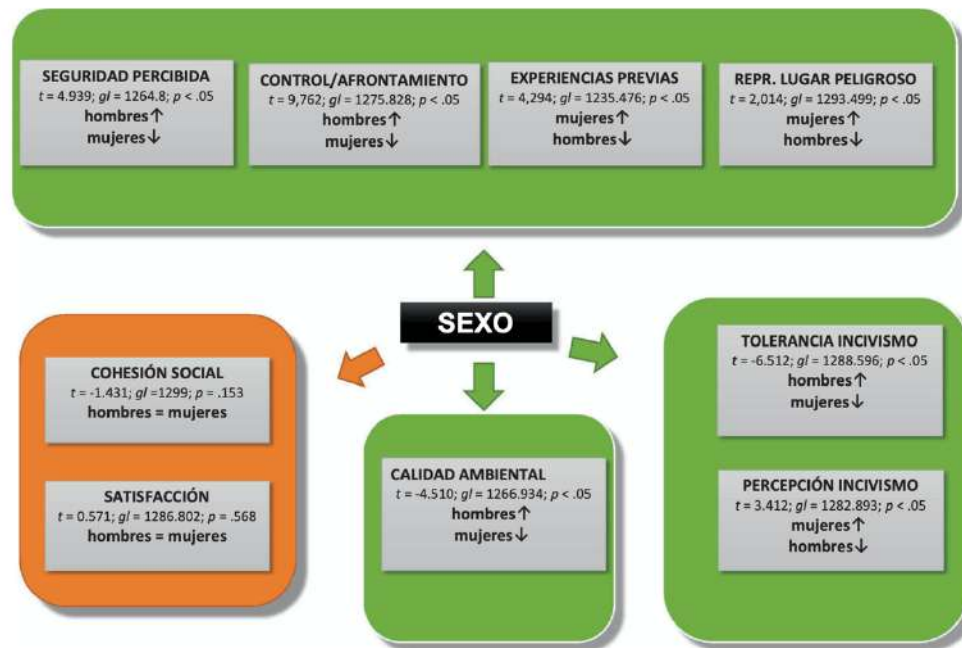
*El miedo se reproduce mediante el proceso de socialización en roles de género hegemónicos que definen a las mujeres como vulnerables y a los hombres como fuertes y agresivos. Esta producción social del miedo se manifiesta a través de canales formales e informales, desde los medios de comunicación o las estrategias*

*policiales hasta los consejos que reproduce la familia cuando le decimos a una mujer joven que no vuelva a casa sola (Valentine, "Images of Danger: Women's Sources of Information about the Spatial Distribution of Male Violence"; Dammert; Koskela, "Fear and Its Others"; Mackie; Maccoby; Stockard).*

Además de las diferencias en las características físicas y los comportamientos, a las mujeres se les han asignado definiciones e identidades diferentes a las de los hombres en la cultura histórica y en la asignación de roles sociales. Esta desigualdad generó miedo por razones de género e hizo que la gente diera por sentado que las mujeres son más débiles que los hombres y que las mujeres debían ser más conscientes de su seguridad y ser más precavidas en sus vidas, lo que llevó incluso a la formación natural de estereotipos, a que varios medios de comunicación y anuncios promovieran y defendieran cómo las mujeres pueden protegerse, y a que la gente recordara a las mujeres de su entorno que debían estar seguras y no hacer cosas peligrosas, todo lo cual hizo que las mujeres se crean un mayor sentido de la precaución y crean más miedo que los hombres, e incluso se autculpabilizan cuando ocurre un peligro, culpándose por no tomar las debidas precauciones. No hay suficientes medidas para abordar la raíz del problema, como cambiar las definiciones y percepciones estereotipadas y desiguales de las mujeres, mejorar el estatus social de las mujeres para que dejen de ser percibidas como débiles y vulnerables, reducir la probabilidad de delitos y violencia de género, aumentar la libertad urbana de las mujeres y reducir el miedo urbano.

Los aspectos físicos y sociales de la discusión mencionada muestran las diferencias entre mujeres y hombres en términos de miedo, y los resultados de los estudios de campo en Barcelona y otras ciudades también demuestran que las mujeres tienen más miedos que los hombres.

En primer lugar, los resultados del cuestionario sobre inseguridad en ocho distritos de Barcelona, mencionados por Sergi Valera-Peretegas y Joan Guàrdia-Olmos en el artículo "Vulnerabilidad y percepción de inseguridad en el espacio público de la ciudad de Barcelona", son los siguientes.



Resultados de las relaciones de los factores del cuestionario con la variable género.  
(Fuente: Sergi Valera-Peretegas & Joan Guàrdia-Olmos, 2017)

Los resultados sugieren claramente que las mujeres se sienten más inseguras y tienen más miedo en las ciudades que los hombres. En correspondencia con los modelos de vulnerabilidad y desorden de la sección anterior, las mujeres son más vulnerables, tienen menos control en las situaciones de peligro, tienen más experiencias de victimización, son más sensibles al peligro y tienen más miedo; las mujeres sienten más el comportamiento incivilizado, son menos tolerantes, son más sensibles a la calidad del entorno en el espacio público y tienen mayores exigencias. Todo esto apunta a una diferencia significativa en la forma en que los hombres y las mujeres se sienten en la ciudad, con las mujeres sintiéndose menos seguras y más miedosas.

Además, en la obra de Anna Ortiz Guitart "ESPACIOS "DEL MIEDO", CIUDAD Y GÉNERO:

EXPERIENCIAS Y PERCEPCIONES EN ALGUNOS BARRIOS DE BARCELONA", el autor realizó 72 entrevistas en profundidad a hombres y mujeres que viven en las comunidades de Prosperitat, el Verdum y el Raval, en diferente tiempo, en las conversaciones y los resultados de las entrevistas, más mujeres que hombres señalaron espacios como calles, plazas y parques que les infundían miedo, e indicaron que su estrategia para ello era evitar estos lugares en su vida cotidiana en la medida de lo posible. Los hombres entrevistados, en cambio, dijeron que se sentían seguros caminando por casi cualquier lugar de su barrio y que podían viajar con total libertad y no necesitaban evitar ningún lugar.

Las descripciones y los resultados anteriores demuestran ampliamente que los hombres y las mujeres son muy diferentes en lo que respecta a los miedos urbanos, y que las mujeres tienen más miedos y están más limitadas en su vida cotidiana.

Por lo tanto, es importante adoptar una perspectiva de género en la planificación urbana, teniendo en cuenta las diferencias entre hombres y mujeres y las necesidades de las mujeres, y eliminar las desigualdades entre ambos desde diferentes perspectivas, reduciendo así el miedo en la ciudad y permitiendo que mujeres y hombres estén en la ciudad por igual y libremente.



## **CAPÍTULO 2**

### **MIEDO A LA DESIGUALDAD POR UN URBANISMO SIN PERSPECTIVA DE GÉNERO**

## Dicotomía público-privada

*Las actividades políticas y económicas de la esfera pública a nivel local, regional y estatal han estado tradicionalmente asociadas a la producción y al trabajo remunerado, y a los hombres. La esfera privada, definida como el ámbito de reproducción, fue, y aún continúa, asociada con las relaciones y las actividades personales y familiares, el trabajo informal o no remunerado y las mujeres. A pesar de que en las últimas décadas un elevado número de mujeres ha entrado en el mercado de trabajo remunerado, este dualismo continúa perpetuando la dominación y la discriminación y, a su vez, ha limitado la posibilidad de conseguir la equidad de género (Staeheli y Clarke 1995).*

En las sociedades patriarcales, la división según el género asigna a las mujeres a los espacios privados estrechamente relacionados con la familia y la reproducción, por ejemplo, y sitúa a los hombres en los espacios públicos relacionados con la producción y el trabajo remunerado y con más oportunidades de poder de liderazgo. Tal división pone naturalmente la mayor parte del poder en la ciudad y en la sociedad en manos de los hombres, mientras que la invisibilidad de los espacios privados y la devaluación de las tareas domésticas y reproductivas obligan a las mujeres a una posición más inferior, mientras que sus contribuciones quedan oscurecidas y parecen menos importantes. Esta falsa división dificulta el libre acceso de las mujeres a los espacios públicos, e incluso crea prejuicios y hostilidad hacia las mujeres que actúan en los espacios públicos, lo que sin duda aumenta el miedo de las mujeres en la ciudad.

Además, esta división entre las esferas pública y privada sitúa la violencia de género que se produce en el ámbito privado fuera de la atención pública y del ámbito principal de la gobernanza de la violencia de género en la ciudad, lo que hace que los peligros que las mujeres encuentran en los espacios privados sean invisibles y que la dificultad

para abordarlos y tratarlos sea mayor, lo que también puede aumentar los temores de las mujeres.

La planificación urbana sin perspectiva de género tiende a seguir sirviendo a los hombres que dominan la sociedad, lo que hace que el diseño de los espacios públicos de las ciudades sea cada vez más favorable a las actividades masculinas en detrimento de los sentimientos de la población femenina, lo que hace que el propio espacio público ofrezca dos actitudes completamente diferentes hacia los hombres y las mujeres, es decir, acogedoras para los hombres y repulsivas para las mujeres.

Esto refuerza la práctica desigual de dividir el espacio según el género y refuerza el dominio de los hombres en la esfera pública y el poder urbano en sus manos. Las mujeres, en cambio, siguen estando restringidas en la esfera pública. Se puede decir que la planificación urbana que carece de perspectiva de género consolida y refuerza la falsa dicotomía público-privado, exacerbando las desigualdades de género y el miedo de las mujeres en la ciudad.

Por lo tanto, es importante integrar la perspectiva de género en la planificación urbana. Para ello es necesario redefinir los límites entre la esfera privada y la pública, romper la falsa dicotomía público-privado, hacer más visible la contribución de las mujeres en los espacios privados, elevar el estatus de las mujeres en los espacios públicos y en la sociedad, tener en cuenta los sentimientos y las necesidades de las mujeres en el proceso de planificación y hacerlas participar más en él. También es importante tener en cuenta la diversidad de espacios que pueden ser peligrosos y desarrollar diferentes soluciones para distintos espacios. Así se reducen las diferencias de poder y las desigualdades entre hombres y mujeres y se crea una ciudad en la que todos pueden sentirse seguros y libres de miedo.

## Movilidad

*El espacio en el que nos movemos se organiza según las necesidades e intereses masculinos, marcándolo de un carácter jerárquico y de poder. La movilidad de nuestras ciudades y territorios también se ha pensado desde una lógica que ha priorizado determinadas actividades, estilos de vida y no es neutra. Favorece a un tipo de sujeto que es hombre, blanco, de clase media y con vehículo propio. (Blanca Valdivia, 2017)*

Los espacios de movilidad que se diseñan con los hombres como objetivo principal no tienen en cuenta los sentimientos de las mujeres al trasladarse. En el capítulo 1 se ha demostrado que la movilidad de las mujeres en los espacios urbanos está limitada debido a sus mayores temores y que evitan activamente las zonas y los medios de transporte que perciben como peligrosos para mantenerse a salvo. Una planificación espacial de la movilidad que no tenga en cuenta la perspectiva de las mujeres tiene más factores que pueden crear miedo en ellas, dejándolas así con una falta de libertad y seguridad al moverse por la ciudad.

*La movilidad y la seguridad son los problemas que más afectan a la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana, sobre todo de aquellas que se mueven en transporte público o a pie, según las conclusiones de un estudio participativo impulsado por el Col·lectiu Punt 6. (Sara Ortiz Escalante, 2017)*

Además, debido al espacio y los roles desiguales asignados a las mujeres por la sociedad patriarcal, sus patrones de movilidad son muy diferentes a los de los hombres. Mientras que los hombres suelen moverse entre el hogar y el lugar de trabajo en dos puntos, las mujeres, debido a los roles que se les han asignado históricamente, tienen

más responsabilidades domésticas, hacen más malabarismos con las tareas domésticas y de la vida diaria, y tienen una variedad de otras cosas a las que desplazarse además del trabajo, por lo que las mujeres suelen moverse entre múltiples puntos de forma compleja. También tienen menos libertad personal de movimiento y de tiempo, ya que suelen tener que ocuparse de otros miembros de la familia e intentar ajustarse a sus horarios y a los del mundo laboral.

*Inés Sánchez de Madariaga cree que a pesar de las diferencias entre barrios, ciudades y países “existen determinados patrones generales sobre la movilidad femenina como patrones de movilidad más complejos fruto de sus múltiples responsabilidades y un menor acceso al vehículo privado”. Sánchez de Madariaga explica en el artículo Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida que las mujeres realizan movimientos poligonales (a diferencia de los hombres que los hacen pendulares), son las principales usuarias del transporte público, encadenan más viajes, se mueven por mayor variedad de motivos, hacen recorridos más cortos y gran parte de los desplazamientos son en el entorno residencial y hacen muchos viajes acompañando a otras personas que carecen de autonomía personal .(Blanca Valdivia, 2017)*

En consecuencia, la movilidad de las mujeres en la ciudad no sólo está limitada por el miedo, sino también por su dependencia diaria de la familia. Por un lado, tienen más preocupaciones de seguridad en el espacio de movilidad, y por otro, tienen recorridos más complejos y son las principales usuarias del transporte público, por lo que la movilidad de las mujeres en la ciudad puede ser doblemente difícil si no se integra la perspectiva de género en el diseño del espacio de movilidad. Esto debe mejorarse incorporando una perspectiva de género en el diseño de los espacios de movilidad, rompiendo con los conceptos de diseño tradicionales, teniendo en cuenta la complejidad de los múltiples puntos de movimiento de las mujeres basados en el hogar,

en lugar de priorizar un único punto de movimiento entre el hogar y el trabajo, y reforzando las infraestructuras para satisfacer más necesidades básicas de las personas que se desplazan y reducir las barreras en las rutas de movilidad. Desarrollar redes y sistemas móviles que sean más seguros para las mujeres y mejoren la comodidad diaria.

## **La noche que le da miedo**

*Las mujeres han sido excluidas de la noche por cómo sus cuerpos han sido definidos y controlados. El contexto y las identidades interseccionales de las mujeres limita su actividad nocturna. La noche ha sido históricamente conceptualizada como un espacio-tiempo prohibido y peligroso para las mujeres. La expresión «mujer de la noche», al igual que «mujer pública», está cargada negativamente y también asociada con la prostitución, el desorden o el ser una «perdida» (Patel, 2010).*

La ciudad de noche sigue siendo un espacio en el que se impide la entrada a las mujeres debido a culturas históricas irracionales como el dualismo y los prejuicios de desigualdad que ha dejado la sociedad patriarcal. Los estereotipos históricos suponen que la presencia de las mujeres por la noche representa un peligro y que el cuerpo femenino es tratado como un objeto y también se considera vulnerable. Las mujeres que rompen con esta idea y entran en la ciudad por la noche son consideradas inapropiadas, lo que les da más miedo por la noche que por el día. Todas estas ideas y conceptos erróneos disuaden en cierta medida a las mujeres de entrar en la ciudad por la noche, por lo que la división de las esferas pública y privada mencionada en el artículo anterior se agrava por la noche, y el poder de las mujeres para utilizar la ciudad por la noche queda muy restringido.

Además de las percepciones culturales de desigualdad, la noche hace que los espacios urbanos sean más peligrosos debido a su especificidad inherente. La visibilidad en la ciudad es mucho menor por la noche que durante el día, lo que proporciona condiciones y oportunidades más favorables para la delincuencia y la violencia, y es por tanto el momento en que se producen la mayoría de estos incidentes. Estas inseguridades aumentan el miedo de las mujeres a desplazarse por la noche, y el miedo se agrava mucho más por las denuncias de violencia criminal que se han producido. Los espacios que carecen de una buena infraestructura nocturna, como la iluminación, pueden agravar aún más el problema, sobre todo si se planifican como zonas con una única función. Por ejemplo, en zonas industriales y universitarias, las zonas industriales están diseñadas espacialmente para dar prioridad al tráfico de vehículos y no cuentan con instalaciones adecuadas para dar servicio a los peatones, mientras que la gente se desplaza por las zonas universitarias en horarios más regulares y se despoblan por la noche después de las clases, todo lo cual aumenta la inseguridad del entorno e impide el derecho de las personas a entrar o pasar por él por la noche. Estos peligros, que se magnifican por la noche, también restringen la movilidad mencionada anteriormente y disuaden a la gente de ejercer su derecho a la ciudad por la noche.

Por eso, la planificación urbana nocturna debe tener en cuenta la vida cotidiana y la seguridad de las mujeres durante la noche. Sin embargo, la planificación urbana que carece de perspectiva de género la ignora y centra el desarrollo en cómo mejorar la eficiencia económica de la noche.

*La mayor parte de los planes y proyectos urbanísticos que abordan el urbanismo nocturno se han centrado en lo que se denomina la economía nocturna de los centros de las ciudades, que busca la revitalización económica a través del ocio y*

*el consumo de alcohol y que perpetúa una cultura nocturna predominantemente masculina y heteropatriarcal. (Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6, 2018)*

Estos planificaciones ignoran el hecho de que la ciudad nocturna es también un espacio donde la gente trabaja y vive su vida cotidiana, y no empoderan igualmente a personas como las mujeres y las personas queer para que entren en la ciudad libremente, debilitando el poder que merecen personas como los trabajadores nocturnos y las mujeres y la contribución que hacen a la ciudad nocturna, lo que también exacerba las desigualdades mencionadas anteriormente, está claro que los hombres dominan la cultura urbana nocturna, lo que dificulta la noche a quienes no se dedican al ocio nocturno, especialmente a las mujeres, y hace que las actividades de las mujeres, muy móviles y complejas durante el día, se vean obstaculizadas por la noche.

*El transporte público de la Autoridad metropolitana de Barcelona (AMB) no se adapta a la población de mujeres trabajadoras nocturnas: los horarios, la frecuencia y las rutas en horarios nocturnos dificultan su vida cotidiana. (Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6, 2018)*

Estas disposiciones de planificación, que no tienen en cuenta los sentimientos de las mujeres, les impiden ejercer sus derechos a la ciudad en igualdad de condiciones por la noche y aumentan el grado de dificultad de la vida, situación que debe mejorarse urgentemente. Por ejemplo, si se añaden más usos, actividades e instalaciones dentro de zonas funcionales únicas, se puede aumentar la vitalidad de esas zonas por la noche y facilitar el acceso y el paso de la gente por ellas. También es necesario valorar la contribución de las mujeres en la noche, romper la cultura nocturna dominada por los hombres, elevar el estatus de las mujeres en la noche, entender y analizar las necesidades y sentimientos de las mujeres en la noche, e incorporar sus experiencias



en la planificación para que las mujeres también puedan moverse por la ciudad en igualdad de condiciones.

## **Violencia de género**

La violencia de género es una de las principales causas de miedo urbano entre las mujeres.

*De acuerdo con la definición de Naciones Unidas, la violencia de género es «todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada».*  
(Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6, 2014)

Por definición, en el plano de la privación de libertad, el urbanismo que no tiene en cuenta la perspectiva femenina ya restringe la libertad de acción de las mujeres en la ciudad y, en rigor, esta restricción "inadvertida" es también una privación arbitraria de la libertad de las mujeres, por lo que la resistencia a esta privación es esencial.

En segundo lugar, los espacios en los que se produce la violencia de género incluyen tanto el espacio público como el privado, pero la falsa dicotomía estereotipada de la división crea barreras para abordar la violencia de género, y la violencia en el ámbito privado es más difícil de detectar y gobernar porque suele estar fuera de los límites de la planificación urbana y tiene un alto grado de invisibilidad. Incluso existe la suposición poco razonable de que los espacios privados son necesariamente seguros. Esto sugiere que es necesario redefinir los límites entre las esferas pública y privada, teniendo en cuenta la diversidad de espacios en los que puede producirse la violencia

de género y la diversidad de formas en las que se produce, y aumentando la visibilidad de cada tipo de violencia de género para que se pueda prevenir y gobernar más fácilmente.

Otra peculiaridad de la violencia de género es que cuando las mujeres son víctimas de la violencia, ésta suele tratarse de forma diferente que cuando los hombres son víctimas de la violencia. Debido a las diferentes formas de violencia, los hombres informan inmediatamente al mundo exterior cuando se produce la violencia y, por lo tanto, tienen más probabilidades de ser tratados, mientras que las mujeres, cuando son sometidas a la violencia en un nivel más íntimo, a menudo optan por sufrir en silencio y mantener al mundo exterior en la oscuridad, una diferencia que condona la violencia de género y es un obstáculo para tratarla. Esto también sugiere nuevas inspiraciones para la planificación urbana, que debería prestar atención no sólo al espacio público de la ciudad, sino también a los sistemas e instituciones comunitarias que están estrechamente vinculados al espacio privado. Una comunidad en la que los vecinos están cerca unos de otros tiene una gran ventaja a la hora de prevenir y abordar estos problemas.

## **Restricción del derecho de las mujeres a la ciudad (tiempo y espacio)**

*El derecho a la ciudad es definido finalmente en su carta mundial como el “usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social”. El derecho a la ciudad se presenta, entonces, como el anhelo de un conjunto diverso de ciudadanías, grupos sociales, políticos, religiosos, etnias, elecciones sexuales y diversidad de género, para vivir y convivir en ciudades con mejor calidad de vida para todos y todas. (Ana falú, 2012)*

En la definición del derecho a la ciudad, la premisa más básica es el acceso equitativo a la ciudad, independientemente del género, la raza o la religión. Sin embargo, la desigual definición y distribución de los roles de las mujeres en las sociedades patriarcales y el urbanismo dominado por los hombres no permiten que las mujeres ejerzan sus derechos en la ciudad en condiciones de igualdad, y las mujeres no tienen plena autonomía en el espacio y el tiempo, lo que se ve agravado por el miedo urbano causado por diversos factores, y el derecho de las mujeres a la ciudad está muy restringido, lo que requiere una reflexión y una mejora. Se trata de una cuestión de reflexión y mejora.

En primer lugar, desde el punto de vista espacial, las mujeres se ven limitadas por la inseguridad y la precariedad que existen en la ciudad, y la prioridad que se da a los espacios planificados desde una perspectiva masculina tiene muchos obstáculos para la libertad de movimiento de las mujeres en ellos. Como se ha mencionado anteriormente, la movilidad de las mujeres en la ciudad está restringida, y esta situación se agudiza especialmente por la noche, cuando optan por evitar los lugares por miedo, o incluso optan por no salir por la noche, lo que es una muestra de que las mujeres no tienen igualdad de acceso a sus derechos en la ciudad.

*Todas las personas tienen diversidad de ritmos temporales y de experiencias sobre el uso de la ciudad. El tiempo de trabajo productivo y remunerado se ha tomado como vertebrador de los horarios urbanos, y cuando consideramos las tareas domésticas, de cuidado o de ocio, observamos que estas actividades tienen una lógica temporal sincrónica y cotidiana muy diferente de la lógica temporal diacrónica del trabajo-empleo. (Teresa Torns, 2003)*

En segundo lugar, desde una perspectiva temporal, por un lado, debido a que las noches e incluso las madrugadas son más peligrosas en comparación con otras horas

del día, las mujeres saldrán menos en estas horas, y por lo tanto las mujeres tendrán menos tiempo para salir normalmente durante el día; por otro lado, debido a la distribución desigual de las tareas domésticas, las mujeres tienen horarios más complejos que los hombres y menos tiempo para la autonomía personal, mientras que el horario predominante de las operaciones de tiempo en los espacios públicos es basadas en un único horario dominado por los hombres y no tienen en cuenta los complejos horarios de las mujeres que realizan actividades en su vida diaria, lo que sitúa a las mujeres en desventaja a nivel de tiempo en la ciudad. Esto crea restricciones en el uso del tiempo de las mujeres en la ciudad y reduce la autonomía del tiempo de las mujeres en la ciudad.

Lo anterior demuestra, tanto espacial como temporalmente, que los derechos de las mujeres a la ciudad, que deberían tener, están siendo restringidos. Es necesario incluir la perspectiva de género en la planificación urbana, tener en cuenta las necesidades de las mujeres en la vida urbana y las pautas de sus horarios de trabajo, tomar medidas para aumentar el factor de seguridad en el espacio, sobre todo en horarios especiales, eliminar el miedo, realizar investigaciones sobre la complejidad y la diversidad de los horarios de las mujeres, y mejorar los horarios de todos los aspectos del funcionamiento de la ciudad para que las personas con una diversidad de actividades puedan tener lugar en un rango de tiempo más amplio, permitiendo así Las mujeres pueden tener un derecho cada vez más adecuado a la ciudad y vivir en ella con igualdad y autonomía.

## **CAPÍTULO 3**

### **REDUCIR EL MIEDO URBANO DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO**

## Deficiencias históricas y esfuerzos realizados

### El caso internacional

*Desde los años 60, la investigación sobre prevención del crimen y la delincuencia ha excluido de su análisis la violencia de género, y se ha centrado en hurtos, robos, vandalismo e incivismo (Wekerle y Whitzman 1995).*

Históricamente, la inseguridad urbana ha sido un problema, pero el enfoque que se le ha dado ha sido principalmente desde la perspectiva de la delincuencia definida legalmente, ignorando la violencia específica de género y gran parte de la violencia que no ha sido incluida en la ley, al tiempo que no se ha tenido en cuenta el miedo de la gente a la delincuencia y la violencia. Los sentimientos de las mujeres son ignorados en espacios donde los hombres son los protagonistas, y hay una completa falta de integración de la perspectiva de género en la gobernanza de los temas de seguridad y la prevención de la violencia criminal. Este enfoque de la seguridad urbana es muy limitado y estrecho y no reduce eficazmente los temores urbanos de la población, especialmente de las mujeres. Estas imperfecciones y desigualdades son también la razón misma del auge del activismo feminista.

En los años 80 se crearon en el Reino Unido los Programas de Ciudades Seguras, con el objetivo de prevenir la violencia mediante la planificación y el diseño urbano. Mientras tanto, el programa de prevención de la delincuencia y la violencia en Francia se centra en el desarrollo social y se dirige a grupos de hombres jóvenes en riesgo de delinquir. ONU-Habitat también creó un programa de Ciudades Seguras en 1996, con el fin de abordar la cuestión de la seguridad urbana, basado en una combinación de programas británicos y franceses, y tratando el miedo a la violencia es tan importante como el tema de la violencia, utilizando a los ciudadanos como expertos en violencia urbana, no sólo a través del diseño medioambiental para

prevenir la violencia, sino también a través del desarrollo y la educación en la comunidad. Sin embargo, todos estos programas se centraron únicamente en el espacio público y no incorporaron una perspectiva de género, careciendo de un enfoque sobre la desigualdad de género y las mujeres.

Hay que reconocer el mérito de las feministas y de las organizaciones por hacer cambios en estas imperfecciones y desigualdades.

*La aportación de las académicas feministas en el ámbito de la planificación urbana ha impulsado una reformulación de las agendas urbanísticas, para que la violencia de género se considere un tema central en la planificación física, económica y social (Andrew 1995; Michaud 2005; Smaoun 2000).*

En los años 70, en Estados Unidos, las feministas organizaron el movimiento Take Back the Night, que declaraba que las calles de noche pertenecían a las mujeres, el primer movimiento internacional de protesta contra la violencia de género, que adquirió influencia internacional y se ha extendido desde entonces a muchos otros países. Eso atrajo la atención del público internacional y sirvió de inspiración para la cuestión de la seguridad de las mujeres en la planificación urbana.

En los años 80, influidas por el movimiento Take Back the Night en Estados Unidos y el aumento de la violencia de género en los espacios públicos de algunas ciudades, como Montreal y Toronto, las activistas feministas pasaron a la acción y trabajaron en la cuestión de la seguridad de las mujeres en las ciudades, introduciendo estos temas en la agenda de la planificación urbana. En la década de los 90 se creó el Comité de Mujeres de Montreal, que trabajó para integrar las cuestiones de seguridad de las mujeres en la planificación de la política de la ciudad y para introducir mejoras en la vida cotidiana de las mujeres. La Comisión realizó auditorías de seguridad de las

mujeres y marchas exploratorias a diferentes barrios de la ciudad. A principios del siglo XXI se fundó en Montreal la ONG Women in Cities International, que ha hecho mucho por abordar el tema de la seguridad de las mujeres, empezando en Montreal con la recopilación de información sobre lo que ayuda a las mujeres a sentirse seguras. En 2002, bajo la coordinación de Anne Michaud, entonces representante del proyecto "Femmes et villes", publicaron una guía de gestión de un entorno seguro, que dio lugar a los famosos seis principios básicos de un entorno seguro para las mujeres (se detallan en la siguiente sección), estos principios y herramientas, como las auditorías de seguridad urbana y los marchas exploratorias, son aplicables también a otros contextos, y estos esfuerzos han internacionalizado este trabajo, y hasta ahora las feministas canadienses han sido utilizadas como referencia en otros países.

Promovida e influenciada por Feminist Montreal y coordinada por otras organizaciones de mujeres y organismos internacionales, como ONU-Hábitat y ONU-Mujeres, Women in Cities International organizó tres conferencias internacionales sobre la seguridad de las mujeres, la primera en Montreal en 2002, con 27 países y 55 ciudades. El segundo se celebró en Bogotá en 2004 con la Red Mujer y Hábitat; y el tercero se celebró en Nueva Delhi en 2010 con Jagori, con la participación de 45 países y 81 ciudades. Estas conferencias reúnen a actores internacionales del ámbito de la seguridad de las mujeres para compartir e investigar y promover la colaboración para evaluar y difundir enfoques y experiencias que mejoren la seguridad de las mujeres y trabajen para crear ciudades y comunidades más seguras e inclusivas en materia de género. De la tercera conferencia salió el libro *Building inclusive cities: women's safety and the right to the city* (Whitzman et al., 2013), que recoge información de perspectivas feministas en el estudio y la práctica de la seguridad urbana, entre otros avances. Además, desde entonces, tanto ONU Mujeres como ONU-Hábitat han ampliado su labor en este ámbito.



*En todo caso, la labor realizada en el ámbito internacional ha servido para desarrollar y consolidar una metodología para trabajar la seguridad urbana desde una perspectiva de género interseccional. Las metodologías desarrolladas desde las organizaciones feministas para llevar a cabo auditorías de seguridad urbana han incluido marchas exploratorias, mapas perceptivos, observación participante, encuestas de victimización, entrevistas a personas clave y grupos de discusión, entre otros. (Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6, 2018)*

En 2008, ONU-Hábitat y otras organizaciones definieron la seguridad de las mujeres como estrategias, prácticas y políticas públicas destinadas a reducir la violencia de género, incluidos los temores y las percepciones de inseguridad de las mujeres, lo que también menciona sobre los espacios seguros: los espacios no son neutrales. Algunos espacios evocan el miedo, lo que restringe la circulación y el uso de las mujeres, una forma de exclusión social, y el diseño de los espacios puede contribuir a una mayor sensación de seguridad y a reducir la probabilidad de violencia en determinados lugares.

En La Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat 2016-2025, establecida en 2016, tras los esfuerzos y la presión de los grupos organizadores feministas para incluir la perspectiva de género, se menciona en los puntos 5 y 13 que se debe lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres, asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres en todos los ámbitos y liderazgo y el derecho a la igualdad de género, y a prevenir y eliminar todas las formas de discriminación, violencia y acoso a mujeres y niñas en los espacios públicos y privados. Muchos aspectos relacionados con la planificación urbana, el transporte, el territorio, el desarrollo rural y urbano, las políticas de vivienda, la participación, el espacio público y el diseño de las calles se declaran explícitamente en función de la edad y el género.

En el marco teórico europeo, la Carta europea de la mujer en la ciudad se redactó en 1995, el mismo año de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer, celebrada en Pekín, que adoptó la integración de la perspectiva de género como principal estrategia internacional para la igualdad de género.

*"Debemos admitir el factor género en la ciudad como la fuente de una nueva cultura compartida, y debemos participar en la definición de una nueva filosofía del ordenamiento territorial."(Carta europea de la mujer en la ciudad, 1995)*

*"La ciudad, la organización del espacio como expresión de las relaciones sociales y de género, puede y debe promover los cambios culturales necesarios."(Carta de los derechos humanos en la ciudad, 2000 y la Carta por el derecho de las mujeres en la ciudad, 2004)*

En el Pacto europeo para la igualdad de género de 2006 se pedía el fomento de la acción de los Estados miembros y de la UE para reducir la brecha salarial, promover el equilibrio entre la vida laboral y personal, reforzar la integración de la perspectiva de género y supervisar todas las políticas. A esto le siguió la Estrategia de compromiso por la igualdad de género (2016- 2019) de la Comisión Europea.

Las organizaciones internacionales, incluida la Unión Europea, han trabajado en las últimas décadas para integrar la perspectiva de género en las políticas y programas, y se ha avanzado mucho en el tratamiento de la seguridad de las mujeres en las ciudades, pero aún queda mucho por hacer para seguir trabajando para aumentar la seguridad de las mujeres en las ciudades y reducir el miedo urbano.

## **El caso de Barcelona**

El feminismo vasco fue el primer grupo en España que trabajó en temas de género en la ciudad, y el grupo Plazandreok realizó el proyecto Mapa de la Ciudad Prohibida en 1996 con las mujeres de San Sebastián, definiendo algunos puntos de inseguridad en la ciudad. Hiria Kolektiboa también celebró los talleres sobre el Mapa de la Ciudad Prohibida en el País Vasco. Desde entonces, se han realizado más trabajos para analizar la planificación urbana desde una perspectiva de género. La organización catalana Col·lectiu Punt 6, en la que colaboran arquitectos, sociólogos y urbanistas, entre otros, lleva trabajando en la cuestión de la seguridad desde una perspectiva de género desde 2005, organizando talleres, creando directrices, enseñando, realizando investigaciones, consultas urbanas, auditorías y otras muchas acciones, todos han contribuido a la integración de la perspectiva de género en la planificación urbana, haciendo que las ciudades sean más inclusivas y las personas más seguras.

En cuanto a los planes municipales, el Ayuntamiento de Barcelona cuenta con los siguientes planes en materia de igualdad de género, el primer Plan Municipal para las Mujeres fue aprobado en 1991, seguido del Plan Municipal para las Mujeres (1995-1999), seguido de un Programa Municipal para las Mujeres (2001-2005) y otro plan para el periodo 2005-2009, que fue prorrogado hasta 2011. las Mujeres (1995-1999), seguido de un Programa Municipal para las Mujeres (2001-2005) y otro plan para el periodo 2005-2009, que se prorrogó hasta 2011. En 2012 se aprobó el Plan Municipal para la Igualdad de Oportunidades Real y Efectiva entre Mujeres y Hombres (2012-2015), cuyo eje estratégico es la apuesta por la transversalidad. La igualdad de género se prioriza como una cuestión transversal en las políticas municipales de todos los ámbitos. Además, se creó la Unidad de Integración de la Perspectiva de Género para poner en práctica la integración de la perspectiva de género, con la responsabilidad administrativa y técnica de promover la estrategia en todo el Ayuntamiento y dentro

del municipio y la región. En el II Plan de Igualdad de Oportunidades entre Hombres y Mujeres (2015-2019) del Ayuntamiento de Barcelona se creó la estructura adecuada para implantar este Plan interno para el personal de la institución.

Con el fin de incorporar la perspectiva de género en la recogida de datos y en la implementación de políticas públicas relacionadas con la seguridad y la implementación de políticas públicas en Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona también llevó a cabo en 2013 una auditoría de seguridad y género, una de cuyas acciones resultantes fue la formación de técnicos municipales en la metodología de marchas exploratorias desde la perspectiva de género, con el fin de practicar y diagnosticar los espacios que provocan sensación de seguridad e inseguridad en los barrios y distritos de Barcelona, así como identificar acciones para mejorar la sensación de seguridad en los espacios públicos.

En marzo de 2017 el Ayuntamiento de Barcelona presentó la medida de gobierno "Urbanismo con perspectiva de género. El urbanismo de la vida cotidiana". Esta medida sitúa la vida cotidiana en el centro de la política urbana de Barcelona, teniendo en cuenta la diversidad de las personas en términos de género, edad, origen y otros factores, atendiendo a las diversas necesidades y aspiraciones del conjunto de la sociedad, haciendo que la ciudad sea más equitativa, justa, segura y accesible. También pretende contribuir a las acciones para cambiar los patrones urbanos mediante la cartografía de las ciudades basada en rutas exploratorias de la vida urbana cotidiana.

Otra herramienta utilizada por el Ayuntamiento de Barcelona para combatir la desigualdad de género es el Plan para la Justicia de Género (2016-2020). El plan marca una dirección para construir una ciudad en la que las mujeres tengan voz y capacidad de decisión, en la que se sientan protagonistas e iguales en términos sociales, políticos

y económicos. Desde el inicio del Plan, se ha duplicado el presupuesto destinado a la lucha contra la desigualdad de género, alcanzando casi 650 millones de euros en 2020, el 92% de las normativas municipales incorporan la perspectiva de género, un 42% más que en 2016, y en los últimos cinco años ha permitido poner en marcha 471 acciones para promover la igualdad y la equidad de género y luchar contra la desigualdad y la discriminación, que representan el 80,6% de las 585 acciones del Plan. Entre ellos, se ha incrementado el número de pisos públicos de alquiler destinados a mujeres en el ámbito de la vivienda, así como la capacidad de acogida de mujeres víctimas de violencia de género y el aumento del presupuesto para servicios de atención a personas en situación de violencia de género. En definitiva, los resultados del Plan para contribuir a la eliminación de las desigualdades de género en la ciudad en los últimos años han sido notables. Ya se ha iniciado el proceso participativo de elaboración del nuevo plan, el Plan para la Justicia de Género (2021-2025). Para continuar el proceso de transformación social y hacerlo de forma participativa, el plan recogerá ideas y propuestas de los ciudadanos, especialmente de las mujeres y de las personas LGTBI. Desde el 26 de mayo y hasta mediados de junio se celebrarán cuatro reuniones online en las que se podrá participar y hacer propuestas para codiseñar la política municipal de igualdad para los próximos cinco años.

El Ayuntamiento también ha colaborado con los equipos de proyecto y planificación para incorporar la perspectiva de género en el plan urbano desde el inicio del proyecto, por ejemplo, actualizando la redacción de la Modificación del Plan General Metropolitano 22@, que es la primera vez que se ha aplicado la perspectiva de género en el diseño mediante métodos y herramientas. Asimismo, en 2019 se ha publicado el "Manual de Urbanismo de la Vida Cotidiana. Urbanismo con perspectiva de género". Se trata de un manual con criterios de género para los técnicos que trabajan en proyectos relacionados con la planificación del espacio público, como norma de referencia y herramienta de validación.

Además, hay muchos otros planes y acciones relacionados con el ámbito de la planificación urbana que incorporan la perspectiva de género y proponen estrategias y acciones pertinentes. Por ejemplo, el plan local de prevención y de seguridad ciudadana de Barcelona (2016-2019), el Plan para el derecho a la vivienda ( 2016-2025 ), etc.

Cabe destacar que el Plan de barrios, que tiene como objetivo revertir las desigualdades en los barrios urbanos, utiliza marchas exploratorias con perspectiva de género, organizando a mujeres residentes y trabajadoras relevantes en las zonas de Bon Pastor, Trinitat Vella y Trinitat Nova, con el fin de descubrir Las diferentes necesidades y experiencias de las mujeres en su vida cotidiana, el examen sobre el terreno de los distintos elementos del espacio y la identificación de soluciones para mejorar el espacio, incorporando así una perspectiva de género en el diseño de los espacios urbanos, haciendo que sus vidas sean más seguras y cómodas en los espacios públicos, y también empoderando a las mujeres de la ciudad para mejorar su estatus en la ciudad y aumentar la cercanía del barrio.

También se han elaborado planes con perspectiva de género en lo que respecta a la movilidad urbana. Por ejemplo, El Plan de movilidad de Ciutat Vella 2018-2023, elaborado con perspectiva de género, aborda la movilidad desde una perspectiva de género, avanza hacia un modelo que compatibiliza la vida del barrio con los centros de los distritos, promueve una movilidad accesible y equitativa, y establece prioridades temporales y espaciales como la prioridad peatonal para que los vecinos accedan a más calidad del espacio público. Unas 170 medidas del plan se están aplicando gradualmente y se completarán en el 2025. Además, la perspectiva de género se incluye en el Plan de movilidad urbana de Barcelona 2019-2024, y se realiza un diagnóstico de género en los polígonos del margen derecho del Besòs. Desde 2019, se ha puesto en marcha el proyecto "Justicia de Género en los Polígonos" para promover

la transformación de las áreas industriales a partir de la urbanización de la vida cotidiana, con el fin de que sean también un motor de la justicia de género, incluso en aspectos económicos.

En cuanto a los marcos normativos y programáticos que incorporan la perspectiva de género, La Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, establece que los municipios pueden realizar actividades complementarias en el marco de las políticas de «promoción de las mujeres». La Ley 30/2003, del 13 de octubre, incorpora la obligación de realizar la valoración del impacto de género en todas las disposiciones normativas elaboradas por el Gobierno. La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, obliga a incorporar la igualdad como principio de actuación de todos los poderes públicos (art. 15); establece los criterios de actuación en materia de igualdad de género en la administración pública dentro de sus competencias y en el empleo público (art. 51), y estipula que la administración debe definir y aplicar un plan de igualdad interno. La Ley 8/2007, de 28 de mayo, por la que se insta a tener en cuenta el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres en la ordenación del territorio.

En el ámbito de Cataluña y Barcelona, la Carta Municipal de Barcelona, de 1998, en cuyo artículo 112 especifica que el Ayuntamiento de Barcelona debe promover todas las acciones y los servicios que faciliten la integración y participación de las mujeres en la sociedad y eviten la discriminación por razón de sexo. En el 2001 el Ayuntamiento de Barcelona ratificó la Carta europea de salvaguarda de los derechos humanos en la ciudad, donde se define el derecho a la ciudad como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sostenibilidad y justicia social. Pero las mujeres reunidas en el Foro Mundial de Mujeres (Barcelona, 2004) no sentían que la perspectiva de género se hubiera tenido en cuenta en la Carta de los derechos

humanos en la ciudad del 2000 y elaboraron una primera propuesta de Carta por el derecho de las mujeres en la ciudad. En Cataluña, en el 2001 se aprobó una ley pionera en el Estado que fija la necesidad de evaluar el impacto de género de toda la normativa. La Ley Catalana 2/2004, del 4 de junio, de mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieran atención especial ha sido una ley pionera en la incorporación de la perspectiva de género, ya que el campo 6, de los 8 campos requeridos en la redacción de proyectos, insta a la equidad de género en el uso del espacio urbano y de los equipamientos. El Estatuto de Autonomía de Cataluña de 2006, en su artículo 41, señala que los poderes públicos deben garantizar el cumplimiento del principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, así como la transversalidad en la incorporación de la perspectiva de género en todas las políticas públicas. Con respecto a la revisión de la Ley de urbanismo, en el decreto Legislativo 1/2010 texto refundido (disposición adicional decimoctava), se menciona que el Ministerio de Política Territorial y Obras Públicas debe incorporar la perspectiva de género en el desarrollo de esta ley, con el fin de garantizar la promoción de la representación paritaria en la composición de los órganos colegiados de urbanismo y evaluar el impacto de género de las actuaciones urbanísticas. Con las modificaciones del Texto refundido de la Ley de urbanismo por la Ley 3/2012, de 22 de febrero, en la Decimoctava disposición adicional se introduce "La incorporación de la perspectiva de género". En esta disposición se define que el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas debe incorporar la perspectiva de género en el desarrollo de la Ley de urbanismo para garantizar la promoción de la representación paritaria en la composición de los órganos urbanísticos colegiados y de la evaluación del impacto de la acción urbanística de acuerdo con el género. La ley 17/2015, del 21 de julio, sobre la igualdad efectiva de mujeres y hombres, la sección quinta de la ley, (art.53) se centra en la planificación de las políticas del medio ambiente, urbanismo, vivienda y movilidad y donde se insta a que las políticas de medio ambiente, urbanismo, vivienda y movilidad e integrar la perspectiva de género en todas las fases de la planificación urbana, eliminar las



desigualdades y promover la participación de las mujeres y de las organizaciones feministas en el proceso de diseño urbano y en las recompensas del mismo.

En general, en los últimos años Barcelona ha avanzado en la integración de la perspectiva de género en la planificación urbana, incorporándola en la mayoría de las políticas urbanas y llevando a cabo una serie de programas y medidas que tienen en cuenta la diversidad y las diferencias de las personas en todos los aspectos y encuentran soluciones a las desigualdades, promoviendo así una ciudad más justa, igualitaria, segura y accesible. Uno de los elementos más innovadores aplicados directamente a las iniciativas de gobierno son las marchas exploratorias, que se realizaron en 12 ocasiones a lo largo de tres años, entre 2017 y 2019, con 278 participantes, siete de ellas relacionadas con el Plan de Barrios, que supone un empoderamiento de las mujeres y utiliza sus sentimientos y experiencias como referencia para mejorar los espacios urbanos. Estas acciones, políticas y marcos han hecho que las personas se sientan más seguras en los espacios urbanos y menos miedo de la ciudad al aplicar una perspectiva de género a la planificación urbana.

## **Los seis principios de Montreal**

La contribución internacional de Mujeres de Montreal Canadá, ya mencionada en el apartado anterior, incluye los conocidos seis principios básicos de un entorno seguro para las mujeres que fueron elaborados por Anne Michaud en la Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire , de la ciudad de Montreal, dentro del programa "Femmes et villes". Los seis principios son:

1. La señalización: saber dónde se está y dónde se va
2. La visibilidad: ver y ser vista
3. La concurrencia de personas: oír y ser oída

4. La vigilancia formal y acceso a la ayuda: Poder escapar y obtener auxilio
5. La planificación y el mantenimiento de los lugares: Vivir en un ambiente limpio y acogedor
6. La participación de la comunidad: Actuar en conjunto

Desde entonces, estos principios se han adaptado a diferentes contextos, incluso en Cataluña, donde la organización de mujeres Col·lectiu Punt6, en su trabajo de investigación sobre la aplicación de la perspectiva de género a la seguridad espacial, ha propuesto los elementos necesarios para crear un entorno seguro, basándose en los seis principios de Montreal: entorno señalizado, visible, vital, vigilado, equipado y comunitario (Col·lectiu Punt 6 2011).

A continuación, se analizan seis aspectos de la urbanización con perspectiva de género y la reducción del miedo urbano, a partir de la información anterior.

### **1. Entorno señalizado**

La característica más importante de un entorno señalizado es la legibilidad; lo desconocido en la ciudad puede provocar miedo, y una buena legibilidad puede dar una idea clara de dónde se está y a dónde se va, y esta información conocida puede aportar una sensación de seguridad, reduciendo así el miedo urbano.

*“La legibilidad, como cualidad que aumenta la sensación de seguridad alude a la habilidad para situarte en el espacio: saber dónde te encuentras y a qué dirección ir. La legibilidad del espacio es difícil de legislar pero esencial para ciudades seguras y bien usadas. ¿Se pueden localizar las entradas y salidas, lugares para sentarse, lavabos públicos y teléfonos? ¿Hay mapas y señales fáciles de entender en parques explicando donde está la estación de transporte más próxima o donde*

*se encuentra la calle? ¿Es fácil distinguir la calle principal a través de un conjunto de edificios? “(Whitzman, 2005).*

En este sentido, desde una perspectiva de género, los señalizadores permiten a las mujeres conocer información sobre su ubicación y rutas en el espacio, lo que les facilita sus recorridos diarios más complejos, y la familiaridad con las rutas también contribuye a una sensación de seguridad, permitiéndoles moverse con más comodidad y confianza por los espacios urbanos, e incluso encontrar una ruta rápida para escapar y buscar ayuda si se encuentran con algún peligro.

*“La legibilidad de la forma de la ciudad es una expresión con la que indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente, percibida por sus habitantes y apoyada en la presencia de los demás y en medios específicos de orientación, como mapas, calles numeradas, señales de ruta, letreros en los autobuses, etc. La legibilidad está vinculada al sentido de equilibrio y el bienestar” (Lynch, 1960).*

Por lo tanto, es importante prestar atención a la colocación de las señales en la urbanización. Por un lado, en los edificios residenciales, comerciales y de otro tipo, la señalización que contenga mapas e información sobre las entradas, salidas e itinerarios, así como las señales de dirección de los diferentes números de los edificios, deben colocarse en zonas centrales donde puedan verse fácilmente, y en las entradas y salidas, y la numeración de cada edificio y sus ocupantes debe ser clara, inequívoca y fácilmente visible; por otro lado, en el espacio del transporte público, en cada parada de transporte, asegúrese de que haya señales con información sobre el transporte público, incluyendo mapas de rutas, horarios, frecuencias y otra información importante, que sean precisas y fáciles de identificar y comprender; coloque señales de calle con información sobre las calles en diferentes lugares de cada calle,

especialmente en lugares como esquinas e intersecciones de múltiples carreteras.

Además, las mujeres son muy diferentes a los hombres en lo que respecta al transporte y la movilidad; los recorridos de las mujeres pueden ser más complejos, sobre todo en las proximidades de sus domicilios cotidianos, y una gran parte de sus desplazamientos se realiza a pie, hay un número significativamente mayor de hombres que de mujeres que son usuarios de coches particulares, y muchas de las señales actuales sirven para los coches y no para los peatones, lo que inevitablemente provoca muchos conflictos. Por lo tanto, las señales en los espacios de transporte público deben contener no sólo la información mencionada anteriormente, sino también información indicativa que separe razonablemente a los peatones de los usuarios de otros modos de transporte, especialmente cuando no haya semáforo. También es necesario colocar señales para alertar a la gente de los cambios en el terreno, para proporcionar rutas alternativas donde la construcción o la actividad está causando obstrucción, y para proporcionar información sobre el momento en que se abrirá la ruta. En la medida de lo posible, deben añadirse señales que sirvan principalmente a los peatones, pero que también tengan en cuenta a los usuarios de otros medios de transporte, como las motocicletas y las bicicletas. Así, la gente puede entender claramente el terreno y planificar rutas de viaje razonables y convenientes, y las personas que se desplazan en diferentes modos de transporte pueden tener un entorno de transporte público cómodo e igualitario.

*“Los barrios no tienen principio ni fin bien delimitados, es decir, no tienen contornos precisos que los determinen como unidades aparte y distintas. Incluso ocurre muchas veces que las dimensiones cambian según la óptica particular de cada vecino; algunos de éstos extienden sus relaciones o actividades más lejos que otros.” (Jacobs, 1961)*

La señalización aumenta la concientización sobre el medio ambiente, a la vez que influye en los juicios de las personas sobre si un entorno es accesible y sobre el grado de comprensión de su función. Las personas que conocen mejor la función de un espacio pueden, obviamente, utilizar los recursos del mismo en mayor medida, y algunas señales funcionales pueden promover la comprensión de la función del espacio por parte de las personas, como las señales de información sobre dirección y distancia en las inmediaciones de la biblioteca. Por lo tanto, una buena señalización puede aumentar el uso de los recursos del espacio público por parte de la gente, así como ampliar la gama de recursos del espacio público que se utilizan. La exclusión de las mujeres de los espacios públicos, como se ha mencionado anteriormente, también puede abordarse en cierta medida mediante la señalización de los espacios públicos para indicar que las mujeres son bienvenidas y atraerlas a utilizar dichos espacios, al tiempo que se eliminan los sentimientos de exclusión y miedo. Además, para las personas que no pueden desplazarse de forma autónoma o tienen problemas de movilidad, una señalización fácil de entender o una señalización de rutas accesibles puede promover su autonomía en los espacios públicos y aumentar su uso de los mismos y su derecho a la igualdad. Por lo tanto, es importante tener en cuenta sus necesidades a la hora de establecer la señalización, incluido el tiempo de colocación de elementos como los semáforos, teniendo en cuenta que cada persona necesita un tiempo diferente.

*“Construir barrios amigables con los peatones permite por ejemplo que niñas y niños sean más independientes y a la vez respeta y fomenta la autonomía de las personas grandes y con movilidad reducida. Estas independencias conseguidas gracias a la seguridad del espacio público contribuyen a liberar algunas tareas y por tanto, a gestionar el tiempo de las personas que se encargan del cuidado, con lo cual se facilita la conciliación de los tiempos personales, laborales y familiares.”*  
(Muxí y Montaner, 2011)

Dado que la mayor parte de la gestión de los miembros de la familia corre a cargo de las mujeres, en este sentido, un sistema de señales amigable también permite a las mujeres tener más libertad en su vida diaria.

*Tal como señala el “Manual práctico para una señalización urbana igualitaria” de la Federación Española de Municipios y Provincias, se tienen que trabajar las señalizaciones urbanas para hacer visible la igualdad de hombres y mujeres en el derecho a la ciudad y a sus espacios públicos. La carencia de figuras femeninas en las señales es una dimensión más para señalar que, bajo la apariencia de universalidad en la concepción de la ciudad, y en el uso del lenguaje escrito y visual, hay un orden androcéntrico que se reproduce como falsa neutralidad. (Col·lectiu Punt 6, 2011)*

Por último, la imagen física de la señal debe romper el uso estereotipado de imágenes dominadas por los hombres e incluir imágenes más diversas para mejorar la inclusividad del entorno y eliminar los estereotipos de género y otras desigualdades. Y la aplicación de diferentes géneros y retratos diversos puede hacer que las mujeres tengan más intimidad en lugar de exclusión en el espacio. También permite que las mujeres se sientan en igualdad de condiciones como usuarias del espacio público y aumenta la visibilidad simbólica de las mujeres, creando así un entorno de espacio público con una atmósfera más igualitaria, atrayendo a personas más diversas para que entren en el espacio urbano con confianza y sensación de seguridad, y reduciendo el miedo urbano de la gente.

## **2. Entorno visible**

*Ver que es lo que encontramos a nuestro alrededor y a lo largo de nuestro trayecto*

*es esencial para tomar decisiones informadas cuando caminamos en el espacio público a cualquier hora del día (Whitzman, 2005).*

La visibilidad de los espacios físicos urbanos es un factor muy importante en la percepción de la seguridad humana, y los entornos con poca visibilidad proporcionan las condiciones para la delincuencia y la violencia, además, la incapacidad de ver con claridad dónde se encuentran y el espacio en el que se mueven puede provocar por sí misma cierta preocupación y ansiedad, todo lo cual puede hacer que las personas sientan miedo en entornos con poca visibilidad, y su impacto en la vida de las personas es especialmente grave por la noche o en lugares aislados y desconocidos, y normalmente las mujeres tienen bastante más miedo urbano que los hombres, por lo tanto, es necesario aumentar la visibilidad de los espacios físicos en la urbanización para reducir el miedo urbano de la gente.

En primer lugar, uno de los elementos más importantes que pueden mejorar significativamente la visibilidad de los espacios es la iluminación, que debe estar distribuida uniformemente en los espacios públicos nocturnos, tanto en los edificios como en las calles, de manera que la gama de efectos sea uniforme y continua, evitando zonas contrastadas de iluminación adecuada e inadecuada, y excluyendo obstáculos que puedan afectar negativamente al efecto de la iluminación, como vallas publicitarias, árboles, etc. Garantizar una buena visibilidad en la ciudad por la noche, para que los ciudadanos tengan los mismos derechos de uso de la ciudad por la noche que por el día.

En segundo lugar, hay que cuidar la forma física del espacio público y la colocación de los elementos urbanos para garantizar la mayor visibilidad posible. Es importante proporcionar una continuidad visual entre el complejo y la calle, evitar las zonas ocultas y los callejones sin salida en las esquinas, y permitir que la gente tenga una

visión relativamente amplia desde cualquier punto del espacio.

En el caso de los elementos de transporte público, como las escaleras y los pasos subterráneos con poca visibilidad, reduzca su construcción y proporcione rutas alternativas con mayor visibilidad; en el caso de las estaciones de transporte público y las rutas peatonales, garantice una buena visibilidad para los peatones, como andenes de autobús transparentes y cubiertos y andenes de metro con vistas claras y abiertas, y preste atención a los elementos urbanos que afectan a la vista de las personas, asegurándose de que las vallas publicitarias, los árboles, las instalaciones públicas, etc, tengan un tamaño adecuado y no tengan zonas ocultas u obstrucciones para los peatones, de modo que no solo sea visible el entorno sino también las personas.

Los factores que afectan a la seguridad de las mujeres en la ciudad pueden ir más allá de los aspectos físicos del espacio público, es decir, la visibilidad simbólica del valor, la imagen y el estatus de las mujeres en la sociedad, los conceptos erróneos y desiguales dejados por la sociedad patriarcal que aumentan el miedo de las mujeres en la ciudad, que debe ser cambiado y eliminado, y en este nivel la visibilidad de las mujeres se puede dividir en dos tipos, por un lado, es importante aumentar la visibilidad de las contribuciones y el valor social de las mujeres, aumentando así su estatus, sus derechos y su visibilidad en la ciudad; por otro lado, es importante aumentar la visibilidad de las desigualdades que experimentan las mujeres en la ciudad y hacer que la gente sea consciente de la magnitud de estas desigualdades y encontrar formas de actuar para cambiarlas, en lugar de ignorarlas y acostumbrarse a ellas o incluso darlas por sentado.

El primer aspecto es hacer visibles las aportaciones y valores históricos de las mujeres en la construcción de la ciudad, por ejemplo, añadiendo elementos relacionados con las mujeres a los elementos de arte público en los espacios públicos, murales,



esculturas, vallas publicitarias, etc. Un ejemplo digno de mención es un proyecto de arte comunitario llamado Womart en el Plan de Barrios.



El proyecto de arte comunitario Womart (Fuente: Ajuntament de Barcelona, 2019)

A través de marchas exploratorias en 2018 se constató la presencia de una sensación de peligro en la calle Padre Manjón y se iniciaron medidas para aumentar la seguridad del espacio, una de las cuales fue un proyecto de arte urbano mural realizado por dos artistas a través del diseño y conceptualización de las mujeres del barrio, que no sólo aumentó la visibilidad de las mujeres en el espacio, sino que también involucró a las vecinas para transformar el entorno de forma conjunta, tanto promoviendo el uso del espacio urbano del barrio por parte de las vecinas como aumentando su sensación de seguridad en el espacio.

Además, es posible aumentar la visibilidad de las mujeres en la denominación de diferentes elementos de la ciudad, como el uso de nombres relacionados con las mujeres en la denominación de calles, plazas, parques, etc.



Carrer de les tres senyores (Fuente: Sana Kamiya, 2021)

Para el segundo aspecto, aumentar la visibilidad de las desigualdades que sufren las mujeres en la ciudad. Hay que tomar medidas para concienciar sobre las desigualdades de género en las ciudades, como la formación y la sensibilización sobre la justicia de género en la comunidad, la atención a la presencia de la violencia de género en la comunidad y la recogida periódica de diagnósticos y datos sobre la violencia de género, también aumentar la conciencia de que las tareas reproductivas son una responsabilidad compartida de la sociedad y no sólo una responsabilidad individual de las mujeres, para que las desigualdades que no se detectan fácilmente se hagan visibles y se aborden y mejoren, aumentando así la igualdad de las mujeres y reduciendo el miedo urbano. Además, es importante constatar la presencia de imágenes o textos sexistas en el espacio público, no para hacer la vista gorda, sino para visibilizarlos, concienciar y tomar medidas para eliminarlos, ya que su promoción en el espacio público refuerza la situación de desigualdad de las mujeres y el miedos urbano. A este nivel, en septiembre de 2010 Cataluña creó el Observatorio de las Mujeres en los Medios de Comunicación para sensibilizar a la opinión pública sobre el sexismo en

los medios públicos, recogiendo las denuncias sobre contenidos sexistas y dándoles el tratamiento correspondiente, exigiendo empresas o instituciones fabricantes de contenidos para realizar retractaciones y modificaciones. Se trata de un enfoque positivo y eficaz para mejorar la igualdad de las mujeres y reducir el miedo urbano.

### **3. Entorno vital**

*“...cuando hablamos de las ciudades nos estamos refiriendo a la vida en toda su complejidad e intensidad”; “Las ciudades vivas poseen una maravillosa capacidad que les es inherente para comprender, comunicar, idear e inventar lo necesario para combatir sus dificultades.” (Jacobs, 1961)*

*La falta de vitalidad en la calle puede contribuir a la violencia o a la percepción de inseguridad (Trench y Jones, 1995).*

La vitalidad del entorno asegura la presencia de diferentes personas, lo que permite que las personas tengan buenas relaciones y se ayuden mutuamente con el entorno y entre sí, un entorno vital es accesible y diverso, tiene un mayor nivel de comodidad de vida, y un sentido de inclusión social, todas las características que promueven la sensación de seguridad de las personas en la ciudad. Este factor debe tenerse en cuenta en la planificación urbana.

Hay dos condiciones principales que deben cumplirse para que un entorno sea vibrante, una es tener un espacio físico vibrante y la otra es tener una población y una comunidad vibrantes.

En primer lugar, un espacio físico vibrante significa que puede satisfacer las diversas necesidades de diferentes personas y, por tanto, promover un uso frecuente y variado del espacio, y permitir que diferentes personas se muevan por el espacio público de

forma simultánea y continua. Esto explica la necesidad de la diversidad funcional en el espacio urbano, lo que significa que la planificación urbana requiere la disposición de múltiples usos dentro de un espacio, tratando de satisfacer las distintas necesidades de las personas en su vida diaria y teniendo en cuenta la distancia razonable entre los distintos puntos funcionales, colocando una variedad de mobiliario urbano diferente para animar a las personas a realizar distintas actividades diarias. Desde una perspectiva de género, las mujeres tienen flujos más complejos y frecuentes en su vida diaria, una pequeña área de espacio físico multifuncional puede proporcionar una gran comodidad, y múltiples formas de diferentes actividades pueden crear una sensación de seguridad. Las zonas monofuncionales no son adecuadas para la vida cotidiana de las personas, especialmente de las mujeres, y pueden causar miedo por la escasa actividad que se desarrolla en ellas, por lo que hay que procurar evitar y reducir la presencia de zonas monofuncionales. Por ejemplo, las zonas industriales y universitarias mencionadas anteriormente generan cierto miedo, por el contrario, los resultados de las entrevistas con hombres y mujeres que viven en las comunidades de Prosperitat, el Verdum y el Raval, mencionadas en el capítulo 1, muestran que ninguno de ellos mencionó la Vía Julia, la Plaza Harry Walker o la Rambla del Raval como espacios a temer, porque estos tres espacios públicos están situados en zonas multifuncionales, rodeados de edificios con diferentes funciones que les dan vitalidad y lo que proporciona una sensación de seguridad.

En segundo lugar, una población y una comunidad vibrantes significan un espacio con una población diversa y activa y una comunidad con un ambiente armonioso, solidario e inclusivo. Por un lado, el diseño de los espacios tiene que proporcionar zonas y mobiliario urbano donde la gente pueda reunirse, juntarse y socializar. Por ejemplo, las zonas públicas de recreo cerca de los edificios residenciales, los asientos en las esquinas de las plazas, etc., pueden promover una interacción humana activa. Además, hay que evitar crear una segregación espacial, ya que cuando un grupo ocupa un

espacio y crea un monopolio puede limitar su uso por parte de los demás o incluso crear miedo. Por otro lado, es necesario fortalecer los lazos y la comunicación entre las comunidades, aumentar la comunicación entre las diferentes personas, entenderse y eliminar la exclusión de un grupo, para que todos puedan integrarse armoniosamente y puedan ayudarse mutuamente en lugar de tener miedo por la exclusión y los prejuicios, lo que a este nivel también implica la convivencia de un grupo, la integración cultural y la solidaridad; también es importante animar a los ciudadanos a que participen en la construcción de sus comunidades y ciudades, especialmente a las mujeres, que han sido desatendidas, y a que participen en el proceso de discusión, propuesta y construcción, con el fin de reforzar la conciencia de ciudadanía y la comprensión de su entorno, y así sentirse más seguros y confiados en su entorno vital.

#### **4. Entorno vigilado**

*Es vital que los espacios estén diseñados pensando en cómo la gente puede ayudar a “echarnos un ojo” y cómo podemos desarrollar estrategias de vigilancia informal.*  
(Whitzman, 2005)

Un entorno vigilado implica la presencia de una vigilancia informal en el espacio, es decir, la presencia de actividades y personas que puedan verse y notarse mutuamente, que puedan ayudarse en momentos de necesidad con igualdad y solidaridad, y que esta vigilancia informal actúe también como vigilante del comportamiento humano, lo que ayuda a reducir la violencia, todo lo cual puede sin duda aumentar la sensación de seguridad de las personas en la ciudad. Y los espacios que faltan de este tipo de vigilancia y actividad para las personas crean miedo, que es una de las razones por las que algunas personas, especialmente las mujeres, deciden evitar ciertos espacios en las ciudades poco pobladas y aisladas. Por lo tanto, es importante considerar en la

planificación urbana cómo hacer espacios con esta vigilancia informal y aumentar la sensación de seguridad de las personas en el espacio.

En primer lugar, una de las condiciones para que exista vigilancia informal en un espacio es la presencia de personas y actividades, que también es una condición para que un espacio esté vivo como se ha mencionado anteriormente, y por lo tanto es igualmente necesario que el espacio tenga una diversidad de usos y diferentes personas, y cuando las personas utilizan el mismo espacio para diferentes funciones al mismo tiempo forman una conexión casual entre ellas y se proporcionan vigilancia informal entre sí. Los espacios vibrantes permiten que la gente se mueva libremente y utilice el espacio en cualquier momento, creando así un entorno vigilado. Esto es lo mismo que se ha mencionado anteriormente, para garantizar una asignación multifuncional en la planificación urbana y evitar las áreas monofuncionales. En el artículo "Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género", el Col·lectiu Punt 6 menciona que en un seminario realizado en Les Ventoses En los talleres realizados por Les Ventoses, algunas mujeres mayores manifestaron que en invierno evitan pasear por el casco antiguo por miedo a que les pase algo en la calle y que nadie pueda ayudarles, que el casco antiguo es un espacio monofuncional y que hay poca actividad en la planta baja, lo que deja sin vigilancia informal, lo que hace que le tengan miedo y decidan no utilizarlo. Esto hace que tengan miedo y decidan no utilizar estos espacios, lo que demuestra que la falta de vigilancia informal limita el derecho de las personas a utilizar el espacio. También es importante prestar atención a las funciones y servicios de la planta baja del edificio, donde se pueden instalar tiendas, restaurantes y puntos de servicio con suficiente versatilidad para facilitar el flujo de personas en la calle y establecer una vigilancia informal entre quienes se mueven y realizan actividades en ella. También crea una relación de confianza mutua entre los vecinos del barrio y el contacto diario de los propietarios de los negocios, lo que contribuye a la sensación de seguridad en el espacio.

En segundo lugar, además de la diversidad de funciones, algunas características físicas del edificio pueden facilitar la vigilancia en el espacio. Por ejemplo, las ventanas y puertas de la fachada de un edificio que da a la calle pueden permitir a una persona ver lo que ocurre fuera desde dentro, creando así una vigilancia informal. Por lo tanto, el espacio debe diseñarse para aprovecharlo al máximo, colocando ventanas y puertas en la fachada del edificio que da a la calle, incluso en la fachada que da a la zona común del edificio. Esto puede facilitar las conexiones con el vecindario y para que los cuidadores realicen otras labores mientras vigilan a los necesitados de cuidados, que suelen ser mayoritariamente mujeres, lo que les facilita la vida. También es importante evitar y reducir los muros muy altos de los edificios públicos, que impiden que las personas a ambos lados del muro se vean. Además, los aspectos físicos del transporte público deben planificarse de manera que se reduzcan los elementos que no favorecen la vigilancia, como los pasos subterráneos, las estaciones con poca visibilidad, etc. Las paradas de autobús transparentes mencionadas anteriormente pueden favorecer la generación de vigilancia. Asimismo, debería prestarse más atención a la ubicación de cada estación de transporte público, tratando de situarlas en zonas más concurridas, lo que puede facilitar la vigilancia informal de quienes las utilizan.

Además, la promoción de la vigilancia informal debe hacerse también desde la perspectiva de los barrios comunitarios. Tanto las actividades comunitarias como la construcción de vecindarios pueden aumentar la interacción y el contacto entre las personas, permitiéndoles formar alianzas informales que faciliten el seguimiento informal y la ayuda y el cuidado mutuos.

## **5. Entorno equipado**

*Un entorno equipado es un entorno que provee a las personas de lo que es*

*necesario para poder vivir, es decir que aporta todo aquello que hace falta para poder desarrollar la vida cotidiana a una distancia y tiempo adecuado. (Col·lectiu Punt 6. 2011)*

Un entorno bien equipado significa que tiene una cantidad funcional y adecuada de infraestructuras y elementos urbanos que son convenientes y adecuados en términos de proximidad espacial y tiempo, y que están bien mantenidos y son accesibles. Esto maximiza la comodidad de la vida de las personas y la satisfacción de sus necesidades cotidianas, lo que les permite contar con el apoyo y la asistencia adecuados en los aspectos físicos del espacio y las redes, especialmente para las mujeres que tienen tareas domésticas relativamente más exigentes en su vida diaria, ya que están presentes con mayor frecuencia en los espacios urbanos cotidianos centrados en sus hogares, y es evidente que estos equipos pueden aumentar la sensación de seguridad que tienen cuando se mueven en los espacios urbanos.

En primer lugar, es importante garantizar que estén dotados de una variedad de funciones y a una distancia y tiempo razonables, colocando en los espacios públicos cotidianos diversos elementos urbanos con diferentes funciones, como bancos, instalaciones de ocio, vegetación, etc., y lugares con diferentes funciones, como parques, escuelas, hospitales, etc, y mientras se mantiene la diversidad de funciones, es importante prestar atención a la distancia y al tiempo en que se pueden utilizar. En cuanto a la distancia, es importante garantizar el máximo número y variedad de equipamientos a los que se pueda ir andando, y planificar diferentes modos y rutas de transporte público para conectarlos de forma razonable y formar una red conveniente de servicios diarios; en cuanto al tiempo, es importante tener un horario que se pueda adaptar a la vida diaria de las personas, y una distribución razonable de los usos y del tiempo permitirá a las personas ser más ampliamente activas en el espacio urbano.



En segundo lugar, para garantizar que estos equipos sean accesibles y no se obstruyan, deben ser fácilmente accesibles y visibles, ya sea para los niños, los ancianos o las personas con movilidad reducida. Las características del entorno físico de la red de rutas conectadas también deben desarrollarse teniendo en cuenta las diferentes formas de desplazamiento de las personas, como las que van con carritos, las que van en bicicleta, las que utilizan sillas de ruedas, etc., para cumplir la premisa de que el espacio se utilice al máximo, siempre que sea accesible para cualquier persona. Desde otro punto de vista, un entorno accesible puede aumentar la autonomía de las personas que necesitan cuidados y no pueden desplazarse de forma independiente, dando así más libertad y comodidad a los cuidadores, más a menudo mujeres, que se encargan de los cuidados. Además, desde una perspectiva de género, es necesario proporcionar puntos de protección y asesoramiento y establecer una red de servicios para las mujeres con el fin de prevenir la discriminación de género, abordarla, etc., y proporcionar refugio.

Por último, también es importante asegurarse de que están dotados de un buen mantenimiento de la limpieza. Según el modelo del desorden ambiental mencionado en el primer capítulo, las personas tienen miedo en entornos caóticos, sucios y sin mantenimiento, especialmente las mujeres, que no toleran el desorden, el caos y la suciedad en sus espacios. Es importante evitar la aparición de rincones sucios de la ciudad, como los montones de basura, y mantener los espacios que no funcionan, así como embellecerlos añadiendo la cantidad adecuada de elementos decorativos, como murales y esculturas.

Todo lo anterior son medidas necesarias para establecer un entorno bien equipado para que los espacios públicos cotidianos de las personas sean accesibles y confortables, permitiendo así que quienes se encuentren en ellos tengan una mayor sensación de seguridad y eviten el miedo urbano.

## 6. Entorno comunitario

*Un entorno comunitario es cuando existe relación, convivencia y solidaridad entre las personas. (Col·lectiu Punt 6, 2017)*

Un entorno comunitario significa un grupo de personas que viven juntas en un espacio físico, con una red de relaciones entre ellas, una red que incluye la convivencia, la ayuda mutua y la solidaridad. Es un entorno en el que las personas son interdependientes y tienen un sentido de pertenencia a su entorno, en el que hay una buena y estrecha relación entre los vecinos, en el que hay una memoria comunitaria compartida y una participación comunitaria, y en el que hay cohesión comunitaria. Según el modelo de la integración social mencionado en el primer capítulo, podemos saber que el entorno comunitario aporta a las personas un sentido de familiaridad, sentido de pertenencia y cohesión puede mejorar la sensación de seguridad de las personas en el espacio y reducir el miedo urbano. Desde una perspectiva de género, las buenas actividades y organizaciones comunitarias pueden mejorar la condición de las mujeres y su capacidad para participar en la mejora de los espacios urbanos, y al mismo tiempo pueden brindarles ayuda y protección en términos de discriminación y violencia de género.

*Las conexiones entre personas vecinas son esenciales para la creación de una comunidad capaz de emprender una acción colectiva. (Jacobs, 1961)*

En primer lugar, la creación de espacios físicos en las comunidades debe tener en cuenta el impacto del diseño y la disposición de los espacios en las relaciones humanas. Es importante garantizar que existan espacios públicos compartidos donde la gente pueda hablar, reunirse y celebrar eventos, así como espacios informales en edificios

residenciales, en las esquinas de los barrios, etc., que faciliten el encuentro, la reunión y la socialización, y que estos espacios sean funcionalmente diversos y estén bien mantenidos para dar cabida a diferentes personas en diferentes actividades diarias al mismo tiempo. Esto fomenta el establecimiento de buenas redes y relaciones sociales en la comunidad, el intercambio de cultura y vida, y la solidaridad vecinal, de modo que las personas puedan vivir en un entorno amistoso y familiar entre ellas y se sientan seguras en la comunidad.

En segundo lugar, en la construcción de un sentido de pertenencia y cohesión de la comunidad, deben tomarse medidas para construir y restaurar la cultura y la memoria histórica de la comunidad y fortalecer la memoria compartida de la gente sobre su desarrollo, su comprensión y reconocimiento general de su comunidad, y su sentido de pertenencia; se deben realizar con regularidad diversas actividades de entretenimiento o culturales en la comunidad, y se debe alentar a un número suficiente de personas a participar para fortalecer la red y la cohesión entre vecinos; es necesario garantizar que las personas puedan participar en proyectos de mejora comunitaria y construcción de espacios, llevar a cabo conjuntamente el diseño y la planificación del espacio público y los arreglos de las instalaciones, y respetar las diferentes necesidades y sugerencias de diferentes personas, de esta manera, se mejora el sentido de pertenencia de los residentes, el entorno comunitario se vuelve capaz de satisfacer las necesidades de todos y, al mismo tiempo, se fortalecen la ciudadanía y los derechos urbanos de las personas. Mejorar la sensación de seguridad de las personas aumentando el sentimiento de pertenencia y cohesión en la comunidad.

Además, desde una perspectiva de género, es importante mejorar la posición de las mujeres dándoles los derechos adecuados para participar en la construcción y transformación de la comunidad, eliminando las desigualdades en la comunidad y

proporcionándoles asistencia y protección para aumentar su sensación de seguridad.

*Históricamente han sido las mujeres las encargadas de extender los lazos familiares en el ámbito social generando vínculos afectivos y de solidaridad. Sus tareas derivadas de los roles de género, como el encargarse del cuidado del hogar y de las personas, las ha hecho agentes sociales claves para la integración del núcleo familiar a la sociedad. Las reivindicaciones históricas de los espacios y equipamientos públicos han sido lideradas por grupos de mujeres que lucharon por la mejora de sus barrios, espacios públicos y servicios en beneficio de la propia comunidad (Magro y Muxí, 2009).*

Por un lado, es importante reconocer y destacar la contribución y la importancia de las mujeres en la construcción de la comunidad y garantizar que todas ellas participen en la construcción y la transformación de la comunidad al tiempo que mejoran su estatus social. A las mujeres se les han asignado históricamente roles y tareas en la vida cotidiana y en el cuidado de la familia, y han realizado más esfuerzos y contribuciones, además de tener más experiencia y necesidades diversas, por lo que es importante incluirlas y destacarlas en la construcción de la cultura y la memoria comunitaria, y recoger y tener en cuenta sus necesidades y sugerencias en los proyectos de construcción y mejora de la comunidad para garantizar su completa participación en estos desarrollos en estos procesos de desarrollo.

Por otro lado, es necesario garantizar la seguridad de las mujeres en la comunidad. Es necesario llevar a cabo campañas de igualdad de género en la comunidad bajo el liderazgo de organizaciones o instituciones feministas, concienciar sobre las acciones afirmativas, proporcionar espacios seguros en los centros de servicios comunitarios, educar en la prevención de la discriminación y la violencia de género y abogar para que hablen de las inseguridades que encuentran en sus vidas, conocer los diferentes

tipos de discriminación de género que existen en la comunidad, recoger datos e información y elaborar estadísticas, hacer Los informes se facilitan a las autoridades competentes para su procesamiento y formulación de políticas, así como para la protección de las mujeres en la comunidad. Desde esta perspectiva, estas acciones en la comunidad facilitan la identificación de las discriminaciones de género que no se producen en los espacios públicos y que no son fácilmente detectables, la comprensión de su diversidad y, por lo tanto, una protección más completa de las mujeres, la reducción de sus temores urbanos y la construcción de su sensación de seguridad.

En resumen, es fácil ver que estas seis dimensiones (Entorno señalado, Entorno visible, Entorno vital, Entorno vigilado, Entorno equipado, Entorno comunitario) están interrelacionadas. Pueden influir y contribuir entre sí, cada uno no existe ni actúa por separado y puede contribuir a la seguridad de una ciudad, por lo tanto, en el proceso de planificación urbana destinado a reducir el miedo urbano desde una perspectiva de género, es importante considerar cada uno de ellos y tomar medidas para mejorar nuestras ciudades aplicándolas desde múltiples perspectivas, a fin de construir una ciudad para todos con más seguridad y menos miedo.

## **CAPÍTULO 4**

### **ELEMENTOS DEL ESPACIO URBANO QUE INFLUYEN EN EL MIEDO URBANO DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO**

## Muebles urbanos

*Una de las recomendaciones hechas desde colectivos feministas preocupados por una concepción del entorno desde el punto de vista del género es la mejora del diseño y la calidad de los materiales del mobiliario urbano, así como la mejora en la conservación y el mantenimiento (Bofill et al., 1998).*

El mobiliario de la ciudad (como letreros, sillas, vegetación, etc.) puede afectar la señalización, la visibilidad, la vitalidad y otras características de un entorno, afectando así la sensación de seguridad que las personas pueden tener en él. Desde una perspectiva de género, las necesidades de la vida diaria de las mujeres son más complicadas y engorrosas, y sus requisitos son mayores.

En primer lugar, las señales de dirección, como las señales de tráfico y los carteles en el mobiliario urbano, permiten señalar un entorno para que las personas puedan tener una comprensión más clara del entorno en el que se encuentran y, por lo tanto, como se ha mencionado en el capítulo anterior, las personas se sentirán más seguras en dicho entorno, por lo que es necesario colocar un número suficiente de señales de dirección en lugares adecuados en la planificación urbana para proporcionar la mayor cantidad de información orientativa posible a los usuarios del espacio.

Además, es importante prestar atención a la colocación y la forma del mobiliario urbano. Los muebles funcionales, como las sillas y los cubos de basura, deben colocarse donde puedan verse fácilmente, donde sean visibles para la gente, y no en lugares ocultos en los que la gente tenga que pasar mucho tiempo buscándolos cuando los necesite, al tiempo que hay que asegurarse de que su colocación y tamaño no interfieran con otros factores urbanos, como el bloqueo de la iluminación de las farolas. Apoyar la sensación de seguridad de las personas en cuanto a la visibilidad del

espacio; en cuanto a la forma, si fomenta la interacción y la socialización, por ejemplo, varias sillas colocadas juntas facilitarán que la gente se reúna y hable que las sillas colocadas en un solo lugar, haciendo así el entorno más activo y seguro.

Además, el mobiliario urbano tiene que ser multifuncional, accesible y limpio. Los muebles viejos, rotos o sucios reducen su uso y hacen que la gente se sienta menos segura. Una buena actualización, mantenimiento y limpieza puede transmitir visualmente el mensaje de que el entorno está gestionado, es armonioso y seguro.



La silla cascada de la Jardins de Sant Joan de Déu (Fotografía de autora)

En conclusión, es importante tener en cuenta todos los aspectos anteriores en la planificación del mobiliario urbano para garantizar un nivel de seguridad en el entorno y reducir el miedo urbano.



## Iluminación

*El desarrollo de la luz artificial en las ciudades se trata fundamentalmente de una cuestión de seguridad, producto de los miedos y peligros, culturales y reales, que ofrecían las calles sumidas en la oscuridad de la noche. (Pablo Giménez Font, 2005)*

La iluminación es el elemento más importante de la noche urbana, y el apoyo que proporciona a la visibilidad de la ciudad por la noche permite a la gente seguir moviéndose por la ciudad de noche. Debido a la baja visibilidad nocturna, el entorno se vuelve más inseguro, las personas se vuelven más precavidas y evitan los lugares que perciben como peligrosos cuando se desplazan, la movilidad se ve limitada, especialmente para las mujeres y los trabajadores nocturnos el miedo a la noche afecta en gran medida a su vida urbana nocturna, por lo que la presencia de la iluminación urbana como medio para mejorar esta situación es esencial.

En primer lugar, por lo que respecta a las características físicas y la funcionalidad de los propios elementos de iluminación, es importante garantizar que funcionen de forma ininterrumpida durante toda la noche y que estén bien mantenidos para que la luz emitida sea siempre suficiente para iluminar uniformemente la zona de la que se encargan. En segundo lugar, para la colocación y el rango de irradiación en el lugar, se debe colocar en una posición adecuada para formar una relación espacial armoniosa con otros elementos urbanos para evitar el posible bloqueo, y la colocación también debe ser uniforme para que la luz se distribuya de manera uniforme y continua, evitando el contraste entre la luz y la oscuridad en las zonas con suficiente e insuficiente luz, y al mismo tiempo, garantizar que no sólo la carretera puede ser iluminada, sino también otros elementos urbanos como la señalización, las señales de parada, etc. puede ser adecuadamente iluminado. Otro punto a destacar es que en la disposición del área de iluminación se debe prestar atención a la zona peatonal, no

solo a la vía para vehículos. De esta forma, se establece un entorno urbano nocturno con mayor visibilidad y mayor sensación de seguridad para las personas.

## Transporte

*Analizar el transporte desde una perspectiva de género también ayuda a reducir la violencia o la percepción de inseguridad en el espacio público. Las mujeres pueden percibir el transporte público como inseguro por varias razones: la espera en paradas de autobús en zonas oscuras y aisladas o en estaciones despobladas, la falta de vigilancia en autobuses o trenes, o la distancia entre el transporte público y la vivienda (Loukaitou-Sideris y Flink, 2009).*

El transporte público es uno de los principales factores que afectan a la movilidad de las personas en las ciudades, y la inseguridad del proceso de movilidad puede crear miedo y opciones para evitarlo, especialmente en el caso de las mujeres, que tienen más miedo y formas más complejas de desplazarse a diario, todo lo cual tiene un impacto negativo en sus vidas y crea limitaciones. Por lo tanto, es necesario mejorar el transporte público en las ciudades desde una perspectiva de género.

En primer lugar, el transporte público debe tener en cuenta la diversidad de la movilidad de las personas, adaptando las rutas y los horarios a la diversidad de las necesidades de los usuarios, ya que los recorridos diarios de las mujeres son más engorrosos y utilizan menos el coche privado y más el transporte público, por lo que es importante incorporar una perspectiva de género e incluir sus experiencias y necesidades de la vida cotidiana en la planificación del transporte, no sólo en lo que respecta a las rutas que las personas realizan para llegar a sus lugares de trabajo, también es importante prestar atención a las redes de movilidad diaria, como las rutas

entre las casas, los colegios, los parques y otros lugares. Además, hay que tener en cuenta la diversidad de las condiciones físicas y las capacidades de autocuidado de las personas, como el horario de los semáforos para garantizar que las distintas personas tengan tiempo suficiente para pasar; los itinerarios accesibles y el espacio para sentarse en las estaciones y en los vehículos, etc., para que todos puedan sentirse incluidos e igualados en la movilidad. También es importante tener en cuenta la diversidad de los modos de desplazamiento de las personas y no centrarse en las personas que utilizan vehículos de motor como principal objetivo de los servicios, sino dar prioridad a la disposición de los itinerarios peatonales y prestar atención a la conexión y separación de las vías peatonales de otras vías, así como a los itinerarios e instalaciones de apoyo a los usuarios de otros medios de transporte, como las personas que utilizan bicicletas, patinetes, etc.

En segundo lugar, deben adoptarse medidas para mejorar la seguridad en el transporte público, teniendo en cuenta las diferencias en la percepción de la seguridad entre mujeres y hombres. En la planificación de los itinerarios, mejorar su visibilidad, reducir el número de pasillos subterráneos, escaleras con esquinas ocultas, etc., y para los que ya existen, mejorar la visibilidad de sus entradas y salidas y de los elementos de servicio en los pasillos, como los botones de ayuda, y proporcionar una variedad de rutas alternativas, con señalización, etc. El diseño y la renovación de las estaciones y paradas también deben mejorar su seguridad, su ubicación debe ser en un lugar concurrido y conveniente, no por su ubicación remota y la sensación de inseguridad que hace que la gente evite usarlos, y debe tener una buena conexión con las zonas residenciales, y mejorar la visibilidad de su forma física, como el creciente número de estaciones de autobús transparentes y entradas de la estación de metro, y la visibilidad de la información, tales como mapas de carreteras, horarios, etc, debe ser colocado en un lugar de fácil acceso, y garantizar la integridad y exactitud de la información, además, se debe prestar atención a la seguridad de las rutas de transferencia de las

personas. Por ejemplo, las rutas de transferencia entre las estaciones de metro deben ser brillantes y sin obstáculos, y se deben proporcionar puntos de servicio que puedan dar asistencia.



Estaciones de autobús transparentes – Pl. del Centre (Fotografía de autora)

Sólo garantizando un transporte público seguro y equitativo podremos reducir el miedo a moverse por la ciudad y permitir que la gente se mueva libremente y a su antojo.

## Instalaciones

*Un urbanismo con perspectiva de género redefine los objetivos del urbanismo según las necesidades de una nueva sociedad que incluye, la diversidad de situaciones de las que forman parte los hombres y mujeres -orígenes culturales y*

*geográficos diferentes, edades con capacidades y necesidades particulares, conformaciones familiares diversas, etc.- y que conlleva la creación de nuevos tipos de equipamientos que permitan socializar las tareas de reproducción para compartirlas y visibilizar la foto. Estos equipamientos proporcionarían a las personas responsables de estas tareas una mayor libertad real de elección y, por tanto, una igualdad de oportunidades. Desde la perspectiva de género, estos equipamientos han llamado infraestructuras para la vida cotidiana. (Zaida Muxí Martínez, Josep Maria Montaner i Martorell, 2011)*

Para lograr una ciudad equitativa, inclusiva y segura, es esencial contar con una gama diversa de equipamientos y disposiciones urbanas públicas. Ya sean instalaciones recreativas, de servicios o de trabajo, deben estar dispuestas de manera que satisfagan las diferentes necesidades de las distintas personas, estar bien mantenidas y señalizadas y, sobre todo, ser iguales y accesibles, es decir, de fácil acceso para todos, para todas sus necesidades y deseos. En cuanto a la planificación de la ubicación del trazado de las instalaciones, es importante situarlas a una distancia adecuada para formar una red y una estructura convenientes, especialmente en las proximidades de las zonas residenciales, de modo que puedan utilizarse a poca distancia y sean funcionales y variadas, a fin de promover la comodidad diaria de las personas.

En el ámbito de la seguridad, las instalaciones deben estar dispuestas de tal manera que ofrezcan una red de servicios a las mujeres para prevenir o abordar la discriminación o la violencia de género. Por ejemplo, deben crearse puntos de servicio de seguridad para las mujeres en la comunidad, de modo que puedan organizar y dirigir una respuesta conjunta a todos los aspectos del problema, abordando así las causas fundamentales de el miedo de las mujeres.

En definitiva, ante las necesidades cambiantes de la sociedad y de las personas, la

disposición de los equipamientos tiene que cambiar y adaptarse, y basarse en la igualdad y la inclusión, haciendo así más cómoda, segura y libre la vida de las personas en la ciudad.

## Edificios

*El diseño de edificios también contribuye a la percepción de seguridad. (Col·lectiu Punt 6, 2011)*

Los edificios son uno de los elementos esenciales y más comunes en las ciudades, y un diseño y plan de construcción que incorpore una perspectiva de género puede ayudar a que la gente se sienta más segura y menos miedo de la ciudad.

En primer lugar, en lo que respecta a la señalización urbana, deben colocarse indicadores claros, como mapas, información sobre la ubicación de las entradas y salidas, etc., en complejos donde puedan verse fácilmente, teniendo en cuenta que estos indicadores deben incorporar una perspectiva de género, no sólo de un único grupo de género, y que cada hogar debe estar claramente etiquetado, lo que puede mejorar la sensación de seguridad de las personas en el espacio desde el punto de vista de la señalización urbana.

En segundo lugar, la diversidad funcional y la disposición del edificio es muy importante en cuanto a la vitalidad de la ciudad, un edificio multifuncional puede promover que la gente use el edificio y sea activa en él, especialmente para la disposición de la planta baja del edificio, puede tener un impacto importante en la interacción entre el edificio y la calle, y también en la gente que fluye en la calle, la planta baja puede promover la vitalidad del barrio cuando tiene una presencia abierta

y activa de diferentes tiendas, restaurantes, puntos de servicio, etc. Su multifuncionalidad también puede promover que la gente permanezca en él, de mejorar para que más gente sea activa en él, haciendo que el espacio sea dinámico y más seguro. Además, disponer de espacios públicos en el edificio que permitan a la gente socializar puede facilitar la comunicación entre las personas del edificio, reforzar las conexiones humanas y crear un buen ambiente de relación, y también fortalecer las alianzas entre los grupos de mujeres de la comunidad, todo lo cual puede aumentar la sensación de seguridad.

Por último, en lo que respecta a la vigilancia urbana, las ventanas, balcones, puertas, etc. de la fachada de un edificio que da a la calle proporcionan una vigilancia informal de la misma y aumentan la visibilidad del entorno, fomentando así la sensación de seguridad en el mismo. Los muros ciegos sin ventanas bloquean la vista de las personas, reducen la visibilidad del espacio, crean espacios inseguros como rincones ocultos y no proporcionan una vigilancia informal del espacio público exterior, lo que puede afectar negativamente a la seguridad del entorno. Por lo tanto, es importante tener esto en cuenta en el diseño de los edificios para promover una sensación de seguridad con un mejor carácter físico del edificio.

Por lo tanto, las mejoras en el diseño y la planificación de los edificios pueden mejorar la seguridad de las personas en la ciudad de diversas maneras.

## **Calles**

*Planteamos el uso de las calles y las aceras como principales lugares públicos de una ciudad, donde debe haber sensación de seguridad, comunicación y relación entre las personas. “Las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de*

*una ciudad, sus órganos más vitales” (Jacobs, 1961).*

Los elementos de la ciudad están conectados y funcionan en las calles, cuya seguridad es esencial, y es necesario el diseño y la planificación desde una perspectiva de género.

A la hora de planificar y construir calles, hay que tener en cuenta las diferencias de seguridad entre mujeres y hombres, ya que las mujeres utilizan menos algunas calles por su mayor miedo. En cuanto a la señalización, los carteles de las calles y la señalización son factores muy importantes para que la gente tenga clara la información sobre su dirección y destino, y sólo cuando la gente tenga un cierto nivel de claridad sobre esta información tendrá una sensación de seguridad suficiente, por lo tanto, debe haber suficientes y claros elementos de señalización en las calles. En cuanto a la visibilidad, la calle debe ser luminosa y sin obstáculos para que la gente pueda tener una visión amplia en ella, con menos obstáculos innecesarios, y las esquinas ocultas, en las que la visibilidad es uno de los factores que más influyen en la sensación de seguridad de la gente, especialmente por la noche. En cuanto a la vitalidad, el diseño de las calles debe tener en cuenta la diversidad de usuarios, las diferentes necesidades de las distintas personas, los sentimientos de los peatones y no sólo de los usuarios motorizados como cuerpo principal, el tamaño de las aceras debe ser tal que la gente pueda utilizarlas de forma cómoda y segura, no demasiado estrechas para causar obstrucción y conflicto con los peatones, es importante tener en cuenta que la vitalidad de la calle se genera por el flujo de los peatones en lugar de los vehículos, y la posición de los peatones debe ser consolidada. Además, las calles deben contar con una variedad de servicios e instalaciones de accesibilidad funcionales y suficientes, para que los peatones tengan la posibilidad de recibir ayuda en la calle y las personas con dificultades de movilidad de cualquier tipo puedan desplazarse fácilmente por las calles, esto también hace que el trabajo de los cuidadores sea algo menos difícil y aumenta la comodidad y seguridad de todos en las calles. Por lo tanto, las calles tienen



que ser útiles para las necesidades de la gente en todos los sentidos, creando así una sensación de seguridad y reduciendo el miedo urbano.

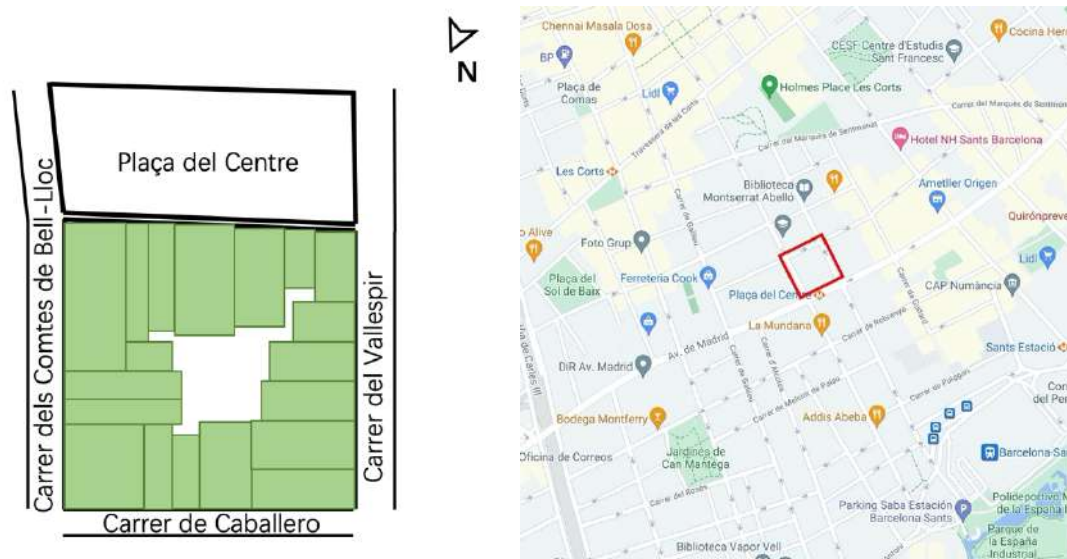
## **CAPÍTULO 5**

### **ANÁLISIS DE CAMPO DESDE TRES PLANOS ESPACIALES**

## Introducción

En este capítulo se analizan dos manzanas diferentes dentro de Les Corts, una zona residencial situada en un área de uso mixto y cercana a una plaza y una zona universitaria en un área monofuncional, desde el plano del suelo, el plano del aire y el plano vertical, a partir de la base teórica comentada anteriormente, y al final se obtiene un mapa con los resultados de cada punto problemático. Por un lado, permite hacer una evaluación exploratoria de la situación actual de las dos áreas y, por otro, ofrece una nueva forma de pensar en la evaluación del espacio. Los resultados obtenidos mostrarán los buenos factores de seguridad que ya tienen las zonas investigadas, así como los malos que hay que mejorar, y todo ello centrado en la reducción del miedo urbano desde una perspectiva de género.

## La zona residencial



Fuente: Google map

Esta zona de estudio se encuentra en el área residencial entre la Av. de Madrid, la calle de los Comtes, la calle de Caballero y la calle de Adolf Florensa, junto a la plaza del Centro, con otras zonas residenciales y colegios a poca distancia. está rodeado de otras

zonas residenciales y escuelas. A poca distancia hay restaurantes, tiendas, bibliotecas y otros edificios de diferentes funciones. En cuanto al transporte, está la estación Plaça de Centre de la línea 3 del metro y otras paradas de autobús. También hay puntos de alquiler de bicicletas, plazas de aparcamiento para vehículos y garajes privados. En general, se trata de una zona muy transitada, con una buena red funcional y de tráfico diario, y el siguiente paso es analizar en detalle la plaza y la carretera que la rodea, desde el plano del suelo, el plano del aire y el plano vertical, respectivamente.

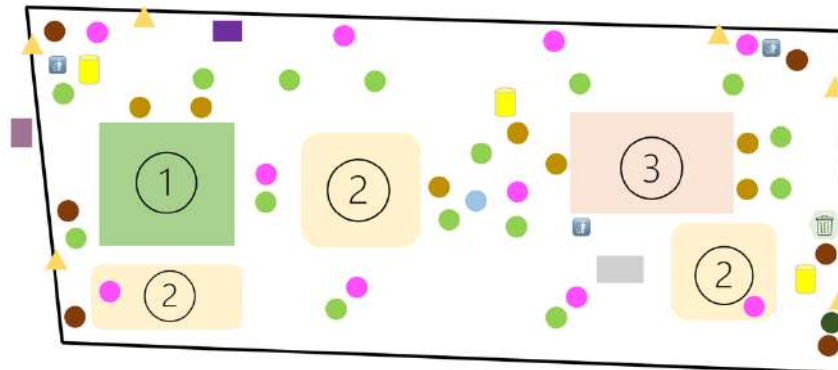
## La plaza del centro



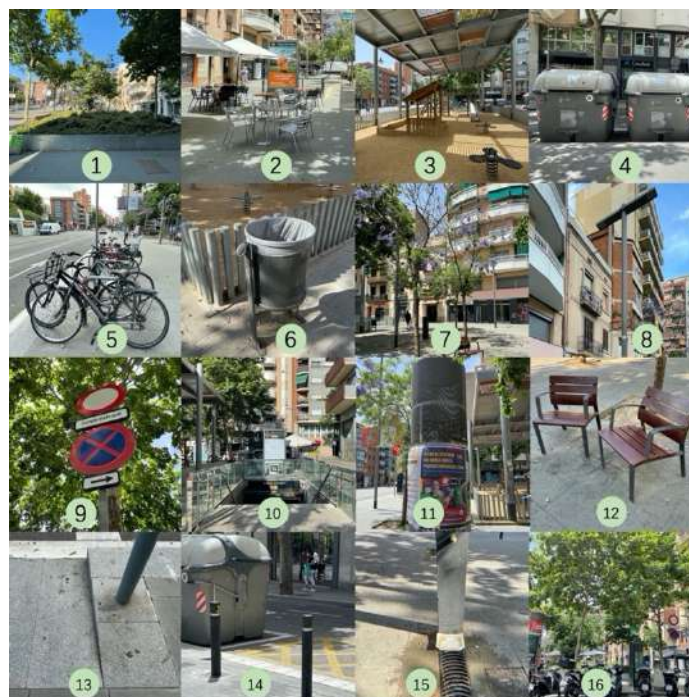
La plaza del centro (Fotografía de autora)

La plaza está rodeada de edificios residenciales y comerciales, tiene la particularidad de que está dividida en dos mitades por la Av. de Madrid, las características físicas de las dos partes que se dividen son similares y en este estudio sólo se analiza la mitad que está próxima a la manzana elegida.

## El plano del suelo



- |   |                                    |   |                      |
|---|------------------------------------|---|----------------------|
| ① | Vegetación                         | ⑨ | Señal                |
| ② | Asientos de restaurantes           | ⑩ | Estación de metro    |
| ③ | Zona de entretenimiento para niños | ⑪ | Pilar publicitario   |
| ④ | Contenedor                         | ⑫ | Banco                |
| ⑤ | Aparcamiento de bicicleta          | ⑬ | Accesibilidad        |
| ⑥ | Cubo de basura                     | ⑭ | Pilona               |
| ⑦ | Árbol                              | ⑮ | Fuente               |
| ⑧ | Farola                             | ⑯ | Aparcamiento de moto |





El diagrama anterior muestra la disposición y el aspecto físico de los distintos elementos físicos de la plaza, que se puede ver fácilmente que son diversos y están relativamente bien equipados con instalaciones funcionales. En cuanto al mobiliario urbano y las instalaciones, todos se han mantenido en buen estado. La disposición de los bancos es adecuada y variada, desde las que dan a la calle, donde la vista es relativamente abierta hacia la Av. de Madrid, con gran visibilidad; hasta las que se encuentran en el centro de la plaza en estado de congregación, donde los bancos están colocados de forma que facilitan el encuentro y la socialización, aumentando así la vitalidad de las personas y del espacio; hasta las que se encuentran en el lado opuesto de la zona infantil, que permiten descansar en los bancos mientras se vigila a los niños en la zona de recreo. Esto permite que la gente se siente y descansa en las sillas al tiempo que se vigila a los niños en la zona de recreo, con lo que la zona está vigilada y es segura.



Los bancos de la plaza del centro (Fotografía de autora)

La disposición de la vegetación también es adecuada y variada, con árboles y arbustos de diferentes periodos caducifolios, lo que garantiza la presencia de elementos verdes en la plaza durante todo el año, y su disposición muestra que todo el espacio está rodeado de árboles, lo que garantiza un buen paisaje natural y un grado de sostenibilidad ecológica, y proporciona más zonas de sombra en verano. Otras características también están relativamente bien equipadas para satisfacer las necesidades de personas de todas las edades. En cuanto a la circulación, existen accesos con accesibilidad en cada uno de los límites de la plaza para garantizar el fácil

acceso de todos, aparcamientos para diferentes medios de transporte como bicicletas y motos, y una estación de metro con varias paradas de autobús a menos de cincuenta metros, lo que permite atender a las personas que utilizan diferentes medios de transporte. Pero un punto a mejorar es que, si bien hay diversas zonas de aparcamiento, no hay carriles claros para bicicletas o motocicletas en las carreteras, y los usuarios de estos medios de transporte suelen utilizar las mismas vías que los coches, lo que crea cierto conflicto. Por lo tanto, es necesario proporcionar diferentes opciones de rutas para las personas que utilizan diferentes modos de transporte y reducir el uso mixto de las carreteras.

### **El plano del aire**

La vista de toda la plaza es relativamente abierta, con buena visibilidad de los distintos elementos urbanos. Cabe destacar que el material utilizado para la estación de metro de la plaza también es transparente, lo que no obstruye la vista de las personas y favorece la visibilidad del entorno. En cuanto a la iluminación, la plaza contiene tres tipos diferentes de alumbrado: múltiples luces en el techo de la zona infantil de la plaza, que iluminan la zona de recreo al tiempo que proporcionan algo de luz a las zonas adyacentes; un número moderado de farolas en el lado de la plaza cercano a los edificios y en el centro de la plaza (como se muestra en la segunda imagen de abajo), que iluminan toda la plaza de manera uniforme por la noche; y una farola diferente en el lado de la plaza cercano a la calle (como se muestra en la tercera imagen de abajo), que consta de dos luces de diferentes alturas y direcciones opuestas y que proporcionan luz a la calle y a la plaza respectivamente. En el lado de la plaza cercano a la calle, se han colocado otras farolas (que se muestra en la tercera imagen de abajo), que consta de dos luces de alturas diferentes y direcciones opuestas y que proporciona luz a la calle y a la plaza respectivamente. Y la mayoría de las farolas son más bajas que la altura de los árboles adyacentes, para que éstos no bloqueen la luz. Como resultado,

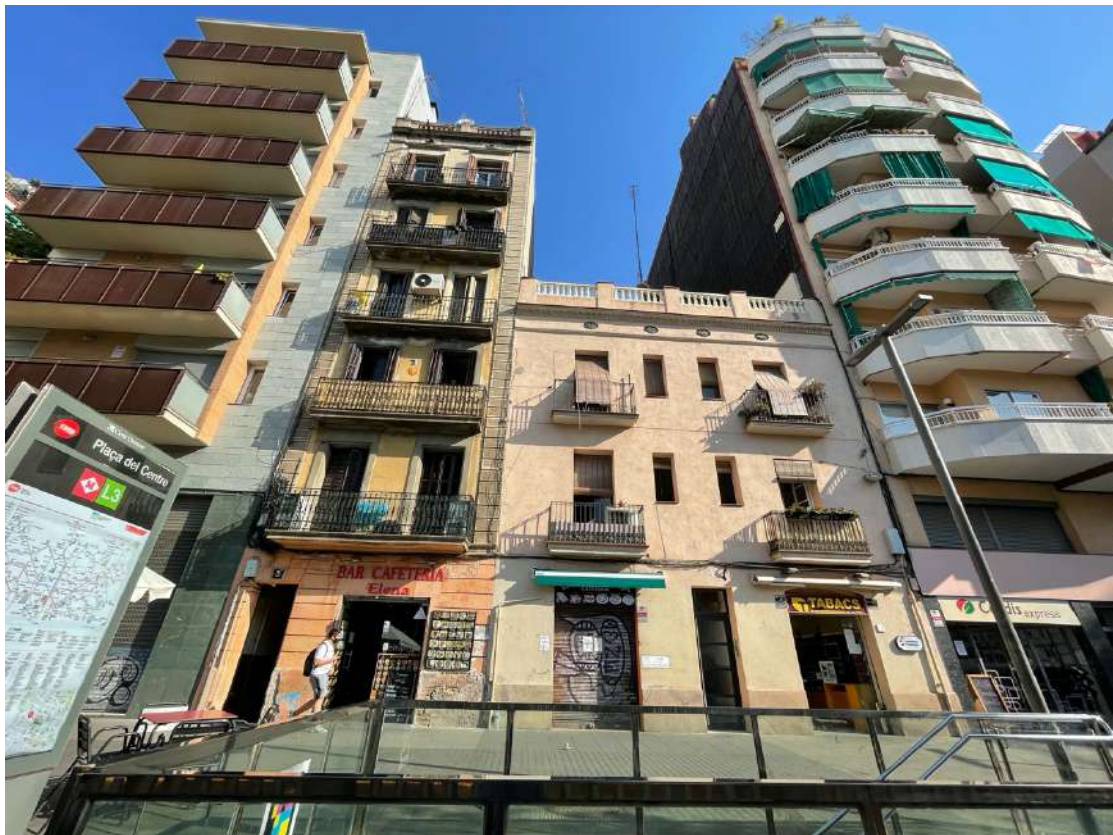
la plaza tiene una buena luminosidad y visibilidad, lo que permite que la gente se sienta segura al moverse por el espacio.



Las farolas de la plaza del centro (Fotografía de autora)

### El plano vertical

La fachada de la plaza se muestra a continuación, los edificios son de diferentes alturas, las paredes están en buen estado sin daños ni grafitis.



El plano vertical (Fotografía de autora)



Hay un número suficiente de ventanas y balcones para que los ocupantes puedan ver lo que ocurre en la plaza y las actividades que se desarrollan desde sus casas, esta vigilancia informal aumenta la seguridad de la plaza y por lo tanto aumenta la sensación de seguridad. Además, la planta baja del edificio está comercializada con diferentes tiendas, supermercados, estancos, restaurantes, etc. Esto puede aportar mucha comodidad a la vida diaria de la gente y permite que la plaza sea dinámica durante todo el día, especialmente con los puestos de restauración que están abiertos desde la mañana hasta la noche, llenando todo el espacio de gente, lo que también contribuye a la vigilancia informal del entorno.



La noche de la plaza del centro (Fotografía de autora)

Esto garantiza que la gente pueda utilizar o pasear por el espacio a cualquier hora del día con una sensación de seguridad. El único inconveniente puede ser que la multitud activa por la noche puede tener un cierto impacto acústico en los residentes de los



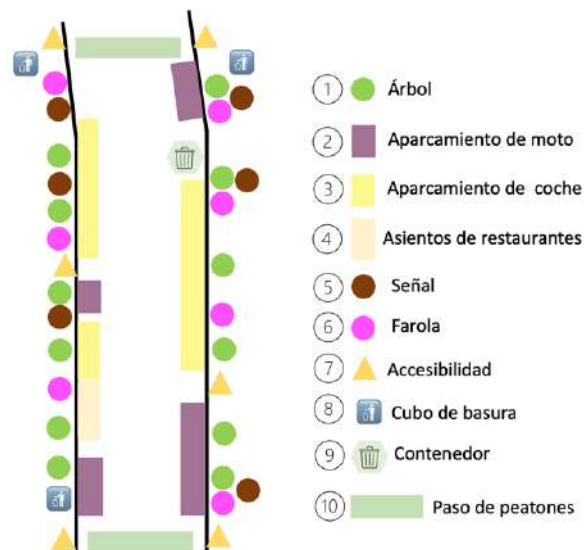
edificios adyacentes, pero las farolas están dispuestas de manera que se dirigen hacia el suelo y no iluminan las zonas residenciales, por lo que no molestan en términos de iluminación.

Pero en general, el espacio cumple con todos los requisitos de un espacio seguro y es un espacio que permite que la gente se sienta segura.

## Carrer dels Comtes de Bell-Lloc

El tramo de estudio elegido para esta carretera se encuentra entre la Av. de Madrid y la calle de Caballero, que está flanqueada por edificios residenciales.

### El plano del suelo



Como se puede ver en la imagen de arriba, hay una gran variedad de mobiliario urbano, árboles, farolas y cubos de basura que están distribuidos de forma adecuada y uniforme a lo largo de la carretera, pero no hay ningún banco, lo cual es un inconveniente para las personas que necesitan un descanso improvisado durante su

paseo. Hay algunas señales de tráfico distribuidas a ambos lados de la carretera, pero su función está dirigida a los usuarios de vehículos de motor, mientras que la accesibilidad es adecuada y está presente en ambos extremos de la carretera y en la parte central, pero al no haber señales, la parte central es más difícil de encontrar y utilizar, por lo que en cuanto a la señalización, sólo se tiene en cuenta a las personas que conducen vehículos de motor, lo que no facilita el uso de los demás. Además, los laterales de la carretera están cubiertos de plazas de aparcamiento para motos y coches, mientras que el itinerario peatonal es relativamente estrecho. Es evidente que se trata de una vía que sirve principalmente a los usuarios motorizados, situación que debe cambiarse, teniendo en cuenta la diversidad de formas de desplazamiento de las personas y la diversidad de señales (con imágenes de diferentes géneros), especialmente en el cruce con la Carrer de Caballero, donde no hay semáforo. Es necesario proporcionar una señalización más adecuada a los peatones para mejorar su seguridad al cruzar esta carretera. Además, la carretera cuenta con señales de límite de velocidad y de bicicletas en el suelo, pero el carril central es estrecho y los conflictos son inevitables cuando circulan por él bicicletas, motocicletas y coches al mismo tiempo, lo que, como ya se ha mencionado, obliga a considerar diferentes rutas para



los distintos usuarios del transporte. En general, la calzada no está planificada para servir principalmente a los peatones, lo que reduciría la sensación de seguridad en la movilidad para otras personas que no utilizan vehículos de motor para desplazarse.

### **El plano del aire**

A ambos lados de la carretera, las luces y los árboles están separados y uniformemente espaciados, por lo que no hay problema de obstáculos entre ambos, pero las luces de la calle están



dirigidas hacia la autopista, y aunque en general la carretera puede conseguir una luminosidad más uniforme, está claro que el camino peatonal no será tan luminoso como la autopista, y esto reducirá la seguridad de los peatones desde el punto de vista de la visibilidad.

Hay otro problema con la visibilidad, como se muestra en la imagen de abajo, las motocicletas y los coches aparcados a ambos lados de la carretera hacen que la vista no se abra cuando se encuentra en esta carretera, los vehículos de motor causan mucho obstáculo, lo que reduce en gran medida la visibilidad de las personas que se mueven a ambos lados de la acera, especialmente por la noche, la visibilidad del medio ambiente se reduce y los peatones se hacen menos visibles, esto no cumple con las condiciones de visibilidad y buena vigilancia que un entorno seguro tiene que tener, lo que hace que la gente tenga miedo al caminar, especialmente por la noche. Por lo tanto, es necesario introducir mejoras como una modesta reducción de la disposición de las plazas de aparcamiento, una mayor distancia y espacio en blanco entre los vehículos estacionados y una mayor iluminación de los senderos para mejorar la visibilidad del entorno, mejorar su seguridad y reducir el miedo.



Carrer dels Comtes de Bell-Lloc (Fotografía de autora)

## **El plano vertical**

A continuación se expone el plano vertical a ambos lados de la calle.



Carrer dels Comtes de Bell-Lloc (Fotografía de autora)

A ambos lados hay edificios residenciales con estructuras similares, en su mayoría con balcones y un número suficiente de ventanas, lo cual es un buen aspecto desde el punto de vista de la vigilancia, y los árboles causan poca sombra a los edificios residenciales, los residentes tienen una buena vista desde sus casas, y los muros están en buen estado. Sin embargo, también se puede observar que, como se ha mencionado anteriormente, los vehículos aparcados ocultan la planta baja, lo que supone un gran inconveniente para los peatones, y también hay un edificio en renovación en el que todo el edificio, incluida la planta baja, está rodeado de instalaciones de renovación, lo que también reduce la visibilidad del espacio, todo ello en detrimento de establecer una sensación de seguridad para los peatones. En cuanto a la señalización, cada uno de los edificios está claramente marcado. La planta baja del edificio es la entrada a las tiendas comerciales y a los edificios residenciales, y las tiendas y puestos en funcionamiento aportan cierta vitalidad a la calle, especialmente en la zona donde se sitúan los puestos, que probablemente tiene la mayor visibilidad

dentro de toda la calle, y donde la gente que se sienta y come proporciona una vigilancia informal de la calle, lo que puede aumentar relativamente la sensación de seguridad para los peatones.

En general, toda la carretera está planificada para servir a los usuarios de vehículos de motor como objetivo principal, los peatones que circulan por aquí, especialmente por la noche, tendrán miedo debido a la menor visibilidad, aunque también hay puestos de restauración para aportar vitalidad a la carretera, pero después de su cierre, la carretera carece de vitalidad, es la necesidad de mejorarla desde el punto de vista peatonal. Por ejemplo, reduciendo el número de coches aparcados, aumentando el número de señales al servicio de los peatones, aumentando el número de instalaciones de servicio en la vía peatonal, etc., es necesario proporcionar servicios a los peatones en todos los aspectos, aumentando así la sensación de seguridad de las personas en esa carretera.

## Carrer de Caballero

El tramo elegido para el estudio se encuentra entre la calle de los Comtes de Bell-Lloc y la calle del Vallespir, con un estrecho carril de sentido único en el centro, flanqueado por edificios de viviendas (cerca de la plaza) y una escuela.

### El plano del suelo





La imagen de arriba muestra que hay poco mobiliario urbano en esta carretera, sólo las farolas y los árboles están colocados uniformemente y por separado a ambos lados de la carretera, y faltan los servicios más necesarios, como bancos y cubos de basura. Las aceras y los carriles son muy estrechos, pero hay suficientes pilonas para separarlos, lo que evita que los vehículos ocupen espacio en la acera, pero debido al reducido espacio, es casi imposible que otros vehículos como las bicicletas o las motos circulen de lado a lado con los coches si hay coches circulando por ellos, lo que hace necesaria la colocación de señales para alertar a los usuarios de otros vehículos. Además, hay instalaciones accesibles a ambos lados de la carretera y en el centro, y la disposición de las instalaciones en esta zona es adecuada e inclusiva.

### **El plano del aire**



Carrer de Caballero (Fotografía de autora)

La vista desde cualquier lugar de esta calle es muy abierta a todos los elementos del espacio con facilidad, y a la luz del día es muy visible, por lo que en este ángulo, es posible sentirse seguro aquí durante el día.



Carrer de Caballero (Fotografía de autora)

Pero cuando llega la noche, debido a la disposición unilateral de las farolas, hay un claro contraste entre la luz y la oscuridad a ambos lados de la acera, y aunque el otro lado puede iluminarse debido a la estrechez de la calle, es significativamente menos visible que el otro lado, y los árboles que sirven para aislar la escuela del ruido durante el día crean más sombras por la noche. Sin embargo, el lado positivo es que las farolas no están orientadas hacia la calzada, sino que iluminan suficientemente la acera del lado en el que están situadas. Como resultado, la acera del lado con las farolas es suficientemente visible por la noche, y el otro lado es ligeramente menos visible.

En cuanto a la señalización, hay señales para reducir la velocidad de los vehículos y señales escolares, en las que las señales escolares tienen imágenes con diferentes géneros, lo que está en consonancia con la perspectiva de género, pero la señal está bloqueada por una pegatina, que es algo que hay que limpiar y mantener.



### El plano vertical



El plano vertical de la Carrer de Caballero (Fotografía de autora)

La foto de arriba muestra la parte residencial del edificio, con balcones y suficientes ventanas para proporcionar cierta vigilancia de la calle. La planta baja es la entrada a las tiendas y residencias, pero la mayoría de ellas están habitualmente cerradas, excepto una papelería en la esquina, y todas están llenas de grafitis. Esto no se puede calificar como un entorno seguro para la vitalidad, mientras que la abundancia de grafitis da al entorno una señal de caos y falta de control. Todo ello repercute negativamente en la seguridad que siente la gente al pasar por este espacio, los negocios subyacentes necesitan revitalizarse y la necesidad de limpiar el desorden de los grafitis y mejorar la vitalidad y la limpieza de las calles.





El plano vertical de la Carrer de Caballero (Fotografía de autora)

El lado de la escuela es esencialmente un muro alto en estado cerrado que es completamente incapaz de proporcionar vigilancia de la calle, especialmente después de las horas de clase, y es un espacio cerrado y sin uso que carece de vitalidad en la calle, especialmente por la noche, aumentando la posibilidad de miedo en los que pasan.

En general, el trazado de la vía es muy sencillo, carece de cierta variedad de mobiliario urbano, carece de señalización sugerente para los modos de transporte que no sean el coche, su visibilidad es relativamente buena, pero carece de vitalidad y vigilancia, lo que difiere completamente del ambiente de la plaza inversa. Además, la calle está muy despoblada por la noche y puede dar miedo.

Es necesario revitalizar las tiendas comerciales de la planta baja, limpiarlas y

mantenerlas en cierta medida, y añadir una variedad de mobiliario urbano para mejorar su seguridad y que la gente se sienta segura al pasarla.

## Carrer del Vallespir

El tramo elegido para el estudio está situado entre la Av. de Madrid y la calle de Caballero, con edificios residenciales a ambos lados y una calzada de sentido único en el centro de la carretera.

### El plano del suelo



Los elementos de la calle están dispuestos como se muestra arriba, y se puede ver que su mobiliario urbano es de tipo y cantidad adecuados, y en su estado están todos en buenas condiciones, estando limpios y en funcionamiento. Las farolas y los árboles están colocados uniformemente a ambos lados de la carretera, los bancos en el centro y las cubos de basura a ambos lados de la carretera se utilizan con más frecuencia a lo largo del día, y hay señales al final de la carretera, incluyendo señales de velocidad y de dirección en el suelo. Hay un total de seis instalaciones accesibles, todas ellas situadas en lugares fácilmente visibles. Hay una parada de autobús, una fila de sistema de bicicletas compartidas y plazas de aparcamiento para motocicletas, que facilitan los

diferentes modos de desplazamiento, pero al igual que en otras carreteras, no hay un camino específico para las bicicletas y las motocicletas, que se mezclan con los coches, lo que puede provocar conflictos en cierta medida.

### **El plano del aire**



La Carrer del Vallespir (Fotografía de autora)

Como se ve arriba, la vista al plano del aire de toda la calle es relativamente abierta y la visibilidad es relativamente alta, pero hay un lugar que está oscurecido, que es el espacio de estacionamiento especial para vehículos a la derecha, donde los vehículos estacionados son grandes y oscurecerían la mayor parte de los edificios de planta baja adyacentes, y la visibilidad es muy baja en esta ubicación. Sin embargo, todos los espacios, excepto estos dos, cumplen los requisitos básicos de visibilidad. Además, las farolas son ambas con dos postes orientados hacia la acera y la calzada, lo que garantiza que ambas estén bien iluminadas, y la altura de las farolas está por debajo de la altura de las ramas de los árboles, por lo que la luz emitida no queda obstruida de ninguna manera, lo que garantiza su buena visibilidad por la noche. Además, la carretera tiene una parada de autobús con una simple señal de stop, que no tiene el





problema de la visibilidad de la parada.

### El plano vertical

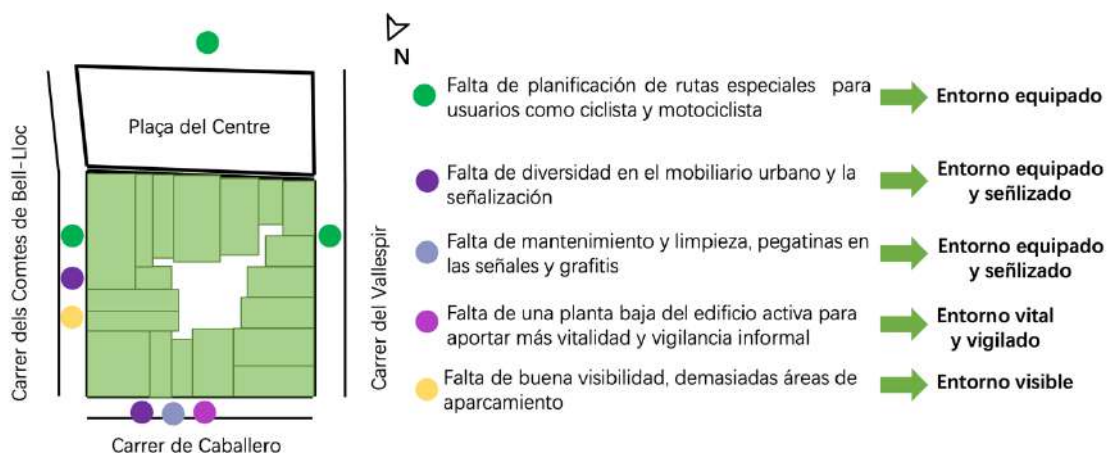


El plano vertical de la Carrer del Vallespir (Fotografía de autora)

La calle está flanqueada por edificios residenciales con balcones y ventanas, y los ocupantes se encuentran a menudo en los balcones, lo que favorece que tenga una buena vigilancia informal. Pero hay un grado de obstáculo en las plantas superiores del edificio debido a los árboles, en particular varios árboles de ramas gruesas, lo que limita las vistas de algunos ocupantes cuando están en sus balcones. En la planta baja del edificio, hay una variedad de tiendas, peluquerías, restaurantes, etc., que facilitan la vida del barrio y proporcionan suficiente vitalidad a toda la calle, especialmente los asientos del exterior del restaurante, que se extienden a lo largo de casi la mitad de la calle y mantienen la calle ocupada desde el mediodía hasta la noche, aumentando la vitalidad de la calle y proporcionando vigilancia informal a toda la calle, lo que hace que la gente pase sin miedo durante todo el día.

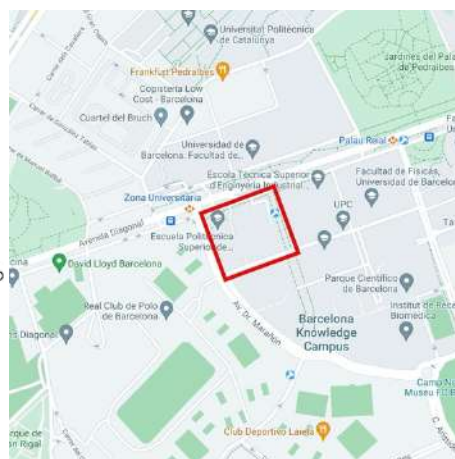
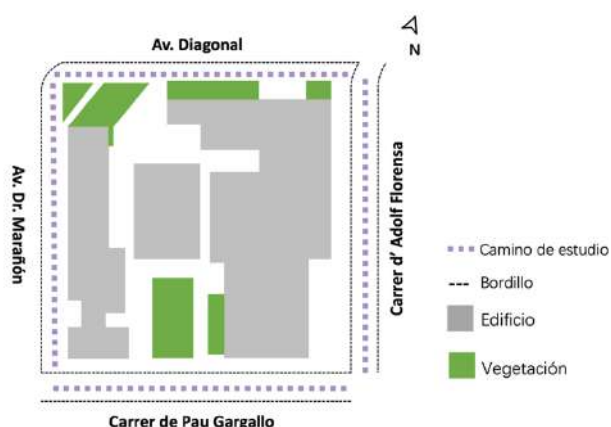
En general, el camino es vibrante y seguro, y aunque hay problemas con la visibilidad de los aparcamientos y el obstáculo de los árboles, la mayor parte del espacio está acondicionado para cumplir con los diversos principios de seguridad, y su buena seguridad promueve el uso de todo el espacio, con gente moviéndose por él durante todo el día.

## Mapa con resultado



En general, la red de tráfico y la red de equipamientos cotidianos en torno a este barrio son relativamente buenas, y los horarios están organizados de forma que satisfacen la rutina diaria de la población, cumpliendo las condiciones más básicas de seguridad, especialmente la plaza y la calle del Vallespir. además, los restaurantes de la esquina, las sillas de mobiliario urbano y la plaza promueven la socialización entre el vecindario. Sin embargo, todo el barrio tiene una mezcla de vías utilizadas por varios modos de transporte, lo que hace necesario planificar rutas específicas para mejorar los conflictos en el uso de las calles. Los principales problemas radican en las calles dels Comtes de Bell-Lloc y de Caballero, cuya visibilidad, vitalidad y vigilancia e incluso equipamiento y señalización podrían mejorarse y aumentar su seguridad, los problemas mencionados en el artículo anterior pueden traer miedo, especialmente a las mujeres que tienen más miedo. Yendo más allá de la perspectiva del espacio físico, no se encontraron elementos urbanos en toda la zona de estudio que aumentaran la visibilidad y la contribución de las mujeres, hay que pensar y ampliar este aspecto al tiempo que se mejora el espacio físico de la ciudad.

## La zona universitaria



Fuente: Google Map

Esta zona es un distrito universitario situado entre la Avenida Diagonal, la Avenida Dr. Marañón, la calle de Pau Gargallo y la calle de Adolf Florensa y está rodeado de otros campus universitarios y clubes deportivos. Hay pocos restaurantes, supermercados y otros edificios multifuncionales a los que se pueda ir andando (excepto los del campus), pero hay más zonas de vegetación en comparación con las zonas residenciales, con grandes parques y bibliotecas en las cercanías. En cuanto al transporte, hay estaciones de metro, paradas de tranvía y paradas de autobús en las inmediaciones, y estas rutas de transporte público conectan la zona universitaria con otras zonas, como las residenciales. Sin embargo, en general, no existe una red bien desarrollada de instalaciones cotidianas y es una zona monofuncional, como se ha mencionado en el apartado anterior. A continuación, se analizan las cuatro carreteras incluidas en la zona seleccionada, desde el plano del suelo, plano del aire y plano vertical.

## Avenida Diagonal

La zona de estudio elegida para este camino es la senda peatonal entre la avenida Dr. Marañón y la calle de Adolf Florensa, que está flanqueada por un colegio rodeado de vegetación y una calzada, respectivamente.

## El plano del suelo



Este dibujo muestra los diferentes elementos urbanos de esta carretera, donde la zona de vegetación es adecuada, también hay farolas y cubos de basura distribuidos uniformemente, y hay una fuente junto al cruce, pero no hay ni un solo banco en esta distancia de más de cien metros, lo que resulta muy incómodo para las personas que necesitan descansar durante el paseo. Además, en cuanto a la señalización, sólo hay algunas señales de tráfico y de carretera para usuarios motorizados, sin ningún mapa, que es necesario colocar en el complejo universitario junto con información clara sobre las entradas y salidas, lo que facilitaría a la gente encontrar sus destinos. Por lo tanto, se necesita más mobiliario urbano para que toda la vía sea más inclusiva y segura. En cuanto a la división del suelo, las plazas de aparcamiento para motos y bicicletas se distribuyen a ambos lados de la amplia acera, y una hilera de árboles e instalaciones en el lado de la carretera separa con éxito la acera de la calzada y la accesibilidad es múltiple, lo que permite satisfacer las distintas necesidades de las personas con diferentes formas de desplazarse.

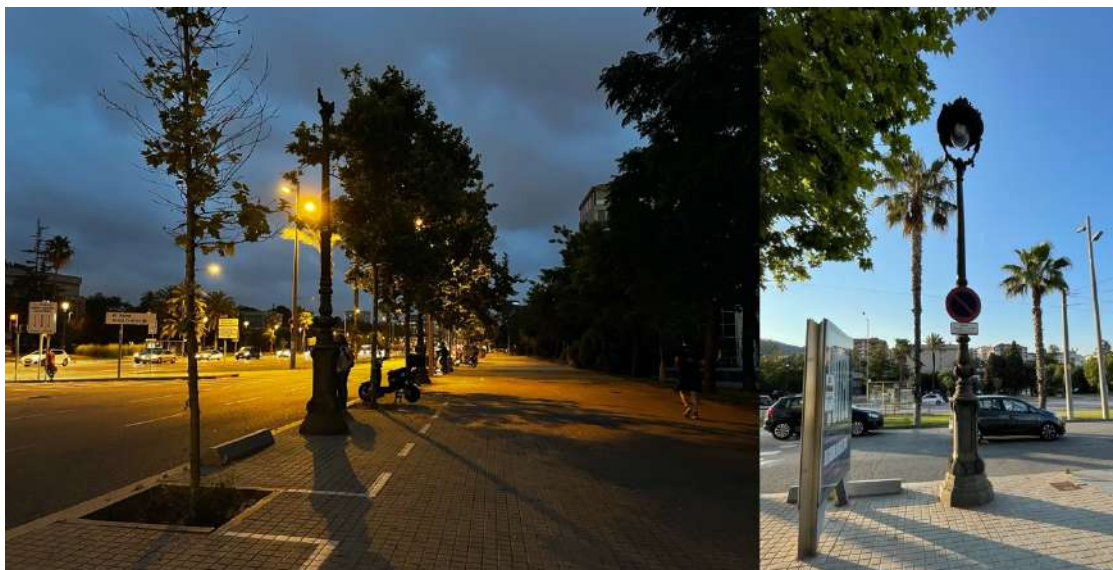


## El plano del aire



Av. Diagonal (Fotografía de autora)

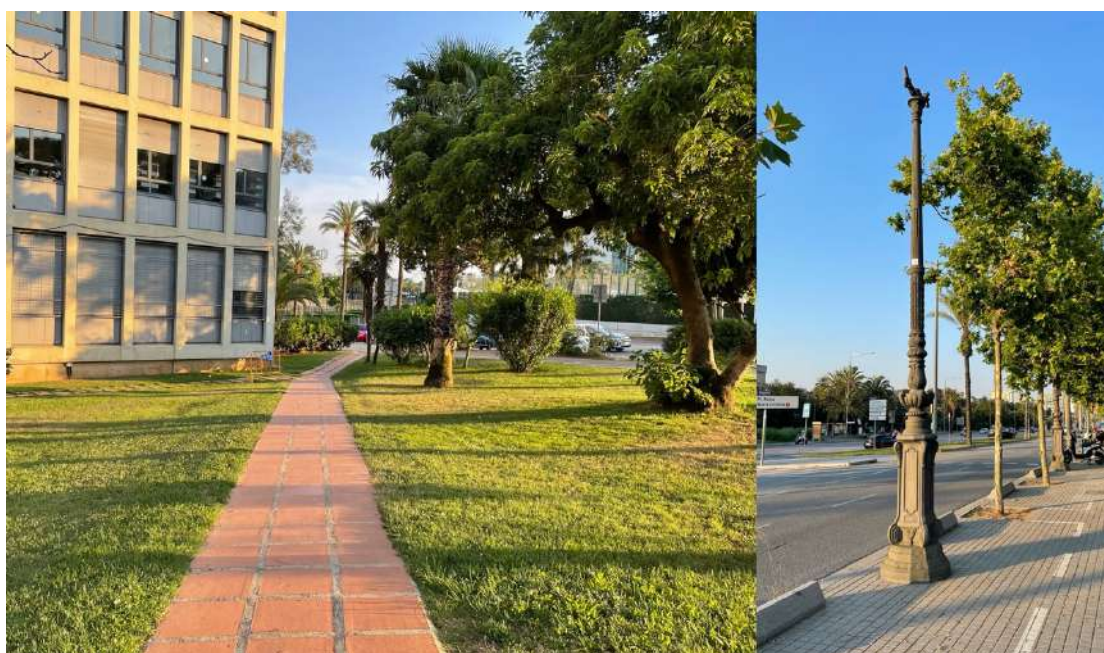
Como se puede ver en la foto de arriba, la vista de esta carretera es relativamente abierta durante el día, los árboles a ambos lados también contribuyen al buen paisaje urbano y se puede decir que tiene buena visibilidad.



Av. Diagonal (Fotografía de autora)



Esto se debe, por un lado, a que la mayoría de las farolas están a la misma altura que las ramas de los árboles, que bloquean la luz, y, por otro lado, a que las farolas colocadas en las aceras tienen una capacidad lumínica inferior a la de éstas, por otro lado, la capacidad luminosa de las farolas colocadas en la acera es inferior a la de las farolas dispuestas en la calzada, y dichas farolas no tienen una dirección clara de iluminación y no pueden iluminar claramente la acera junto a ellas. Todo ello contribuye a la falta de buena visibilidad en esta carretera y estas sombras pueden afectar a la sensación de seguridad de la gente cuando pasa por aquí de noche y pueden causar cierto miedo, especialmente a las mujeres que caminan solas. Este contraste entre la luz y la oscuridad es algo que debe mejorarse y la visibilidad nocturna debe mejorarse ajustando las farolas en relación con los árboles, así como mejorando la luminosidad de las propias farolas.



El sendero y farola rota (Fotografía de autora)

Cabe mencionar que existe un sendero sobre la vegetación en uno de los lados de la carretera, pero está completamente desprovisto de iluminación, lo que lo hace completamente inutilizable por la noche y esta es una de las áreas que necesitan ser mejoradas. Además, una de las farolas de la acera está sin bombilla, lo que hace que la zona cercana a ella sea más oscura por la noche y esto es algo que hay que mantener

cuanto antes para mejorar la pulcritud del entorno y la luminosidad nocturna.

### **El plano vertical**



El plano vertical de Av. Diagonal (Fotografía de autora)

En el lado que da a la escuela, el edificio de poca altura está completamente bloqueado por los árboles, lo que reduce la visibilidad del edificio en el espacio y, al mismo tiempo, impide que las personas que están dentro del edificio vigilen el espacio exterior, lo que puede reducir la seguridad del espacio desde el punto de vista de la vigilancia. Además, los edificios de esta calle, incluidos los de sus alrededores, son casi todos universitarios, muy homogéneos en cuanto a su función, y después del horario escolar, sobre todo cuando la escuela está cerrada durante largos periodos de tiempo debido a la epidemia, estos edificios están inutilizados, y sin las personas que realizan actividades en ellos, el espacio pierde su vitalidad, y no hay vigilancia informal, todo esto hace que el espacio sea mucho menos seguro para que la gente camine, sobre todo por la noche, cuando hay pocos peatones en la calle, y crea mucho miedo que puede hacer que eviten usar el espacio.



El plano vertical de Av. Diagonal (Fotografía de autora)

Al otro lado del camino, hay una carretera con coches que van y vienen, y obviamente los conductores de los coches no pueden proporcionar una vigilancia informal de la acera junto a ellos, lo que deja el espacio en un estado de falta de vigilancia, y además los coches en movimiento no contribuyen a la vitalidad espacial, lo que hace que el espacio se vuelva más temible para la gente. Por lo tanto, es necesario mejorar esta situación aumentando la diversidad de funciones arquitectónicas en el espacio y aumentando las actividades públicas para aumentar la vitalidad del espacio y mejorar el uso y la seguridad del mismo para que la gente pueda utilizar el espacio urbano con una sensación de seguridad.

En conclusión, la zona estudiada es problemática en cuanto a su equipamiento, vigilancia, visibilidad, vitalidad y señalización, y necesita ser mejorada de acuerdo con lo expuesto anteriormente.



## Avenida Dr Marañón

La zona de estudio elegida para este camino es la acera entre la Avenida Diagonal y la calle de Pau Gargallo, que tiene una estructura similar a la analizada anteriormente, con edificios escolares con vegetación y calzadas a ambos lados, pero es más diferente en el sentido de que esta acera está separada de la calzada por grandes zonas de vegetación y aparcamiento.

### El plano del suelo



Del dibujo se desprende que entre los elementos urbanos de ambos lados de esta acera, la vegetación y los aparcamientos ocupan la mayor parte del espacio, excepto algunas farolas imprescindibles, cubos de basura, accesibilidad, etc. La acera y el carril están separados en mayor grado, y los principales servicios son los aparcamientos para diferentes tipos de transporte, lo que resulta muy cómodo para los estudiantes que utilizan motos o bicicletas para venir a la escuela, pero para otros. Para otros, no existen diversos servicios, como los bancos y los mapas mencionados anteriormente. Se puede decir que esta zona transmite el sentido de que está al servicio de los alumnos que estudian aquí y no se tienen en cuenta las necesidades de los demás, lo que reduce la capacidad de inclusión y la seguridad de los demás en la zona. Por lo tanto, es necesario tener en cuenta las diferentes necesidades de los demás e incluir algunos

muebles urbanos con múltiples funciones.

### El plano del aire



Av. Dr. Marañón (Fotografía de autora)

Como puedes ver en la imagen, aquí tienes una vista más abierta y una buena visibilidad, además de que los árboles ocupan la mayor parte del espacio, creando un agradable entorno natural que se puede calificar de verde durante el día.



Av. Dr. Marañón (Fotografía de autora)



Pero cuando llega la noche, el verde se convierte en negro. Hay grandes sombras causadas por los árboles, y la luz de la calzada no llega fácilmente a la acera debido a la separación entre los árboles y las plazas de aparcamiento, lo que hace que la calle sea aún más oscura que la mencionada anteriormente, aunque las farolas de esta carretera tienen postes de diferentes alturas y brillan en ambas direcciones, algunas de las farolas están más o menos a la misma altura que los árboles, y hay problemas con los árboles que bloquean la luz, y hay un mayor contraste entre la luz y la oscuridad en las zonas con y sin árboles, la visibilidad es reducida en todas partes, excepto en los extremos de la carretera, donde no hay árboles, lo que puede causar miedo y disuadir a la gente de moverse por la zona de noche. Esto debe abordarse ajustando la relación entre las farolas y los árboles.

### **El plano vertical**



El plano vertical de la Av. Dr. Marañón (Fotografía de autora)

En este lado del edificio educativo, el edificio tiene un gran número de ventanas, que reúnen las condiciones de vigilancia informal, lo que habría permitido una buena vigilancia, pero después del horario escolar, incluido el cierre prolongado durante la epidemia, el edificio no se utiliza, y al igual que la carretera analizada anteriormente, debido a su función singular, el espacio pierde su vitalidad y vigilancia y no reúne las condiciones que debe tener un espacio seguro. El otro lado da a la calzada, pero la separación causada por los árboles y el aparcamiento hace que sea menos probable

que se consiga la vigilancia proporcionada desde la calzada. Por lo tanto, también es algo que debe mejorarse con la inclusión de edificios y actividades de uso mixto.

En resumen, hay problemas en todos los aspectos de esta carretera y es necesario resolverlos y mejorar la seguridad medioambiental.

## La calle de Pau Gargallo

La zona de estudio de esta calle es el tramo comprendido entre la avenida Dr. Marañón y la calle d'Adolf Florensa, que está flanqueado por edificios educativos y aceras, con una calzada en el centro.

### El plano del suelo



Esta calle cuenta con una menor variedad de mobiliario urbano, principalmente árboles y farolas uniformes, y algunos cubos de basura, pero por lo demás carece esencialmente de otros servicios, y al igual que las dos calles anteriores también está desprovista de banco, donde son necesarias las adiciones.



La señalización de la calle de Pau Gargallo (Fotografía de autora)

Pero sus ventajas son la accesibilidad y la señalización. El número de instalaciones accesibles es relativamente alto, con seis en total. En cuanto a la señalización, hay señales de límite de velocidad para los coches en el suelo y en las señales de tráfico en las intersecciones, y hay señales que sirven a los peatones en la intersección cercana a la Avenida Dr. Marañón, y los postes de las señales de tráfico llevan mapas, información que faltaba en las dos primeras calles, y que se puede facilitar a los peatones.

### El plano del aire



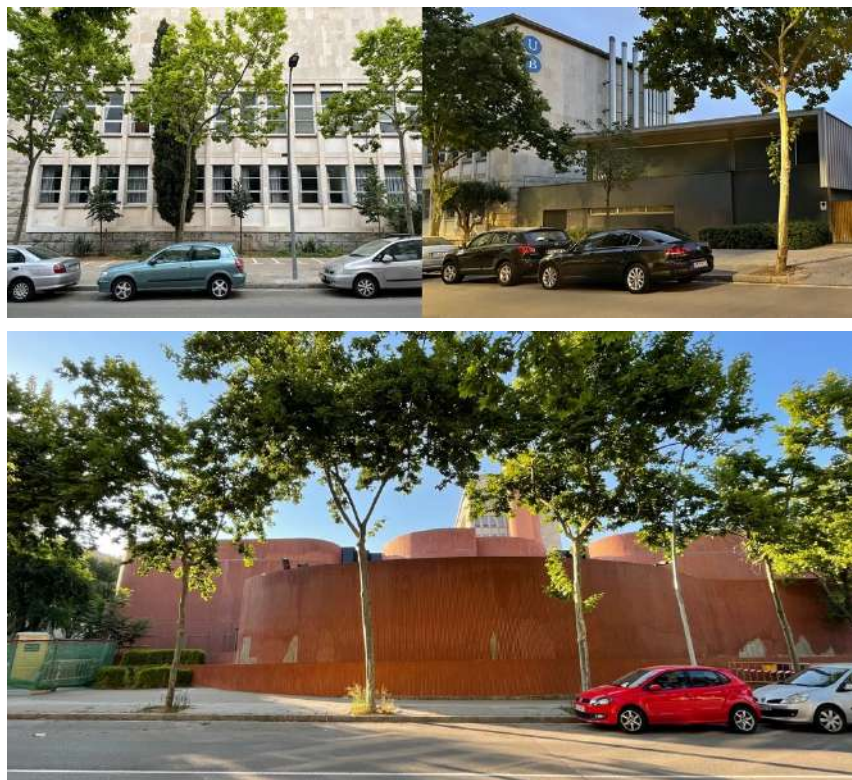
La calle de Pau Gargallo (Fotografía de autora)



La visión de esta calle está restringida debido a los vehículos aparcados a ambos lados de la misma, lo que oscurece la visión del peatón de los coches cuando se desplazan por la acera, lo que reduce la visibilidad del espacio y reduce la sensación de seguridad del peatón. En cuanto a la iluminación, a ambos lados de la carretera se han colocado farolas como las que se muestran, que consisten en dos luces, una alta y otra baja, que brillan en direcciones opuestas, y la altura de la luz que brilla sobre la acera es muy baja, por debajo de las ramas de los árboles, lo que garantiza que su luz no se bloquee y asegura que la acera sea brillante por la noche. Por lo tanto, la calle está relativamente bien iluminada, pero hay problemas de oscurecimiento por los vehículos aparcados, lo que reduce la visibilidad del espacio y las personas, y es necesario limitar el número de vehículos aparcados.



### El plano vertical



La calle de Pau Gargallo (Fotografía de autora)

En la fachada de ambos lados de esa calle hay edificios educativos con ventanas, pero también hay una gran parte de un muro ciego en el que tanto el interior como el exterior son completamente invisibles entre sí, y con el prolongado cierre de los edificios educativos durante la pandemia, se puede decir que aquí hay poca vigilancia, lo que puede infundir miedo a quienes circulan por la zona. Tampoco hay actividad, durante el período en que el edificio educativo está cerrado está completamente desprovisto de vitalidad, hay muy pocos peatones, especialmente por la noche, la acera está casi en un estado de ausencia, sólo la calzada es a veces pasado por los coches, pero cerca del cruce con el Carrer d'Adolf Florensa, hay algunas trabajadoras sexuales que solicitan a los coches que pasan, lo que muestra indirectamente que esta calle está bastante escondida por la noche.

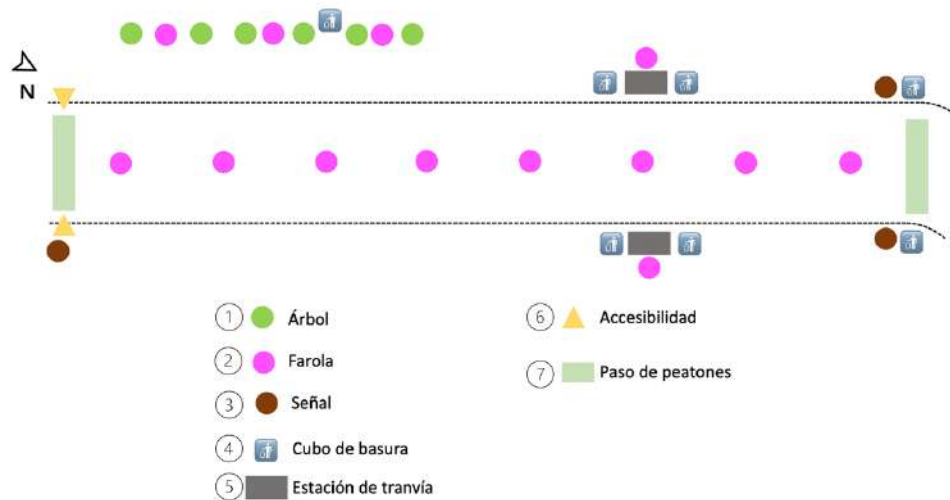
Todo esto demuestra que el espacio está desierto, sobre todo por la noche, y la gente siente que es inseguro y no se acerca a él, sólo se utilizan los laterales de la calle para aparcar e incluso parece más un aparcamiento, lo cual es el resultado de la monofuncionalidad del edificio y es algo que hay que aumentar la variedad de funciones del edificio y de actividades en el barrio y reduciendo los muros ciegos para mejorarlo.

En conclusión, este camino tiene problemas de vitalidad, vigilancia, visibilidad y equipamiento que hay que solucionar y mejorar la seguridad con las medidas mencionadas.

## **La calle de Adolf Florensa**

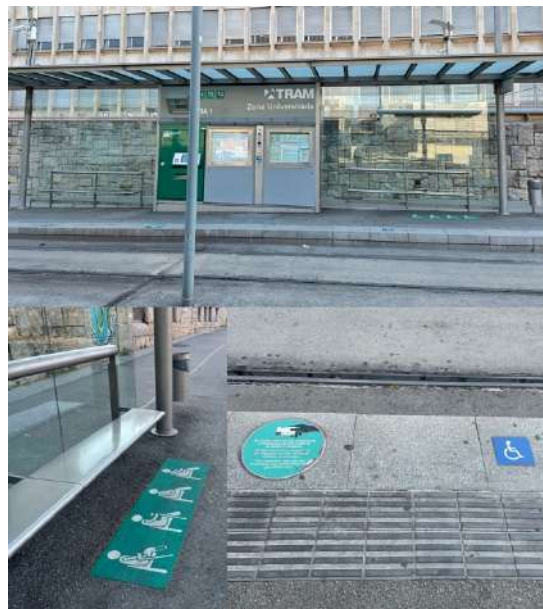
El tramo de estudio elegido de esta vía se encuentra entre la Av. Diagonal y la calle de Pau Gargallo, y está delimitado a ambos lados por zonas de propiedad universitaria y caminos peatonales, con el tranvía en el centro.

## El plano del suelo



El mobiliario urbano de esta calle es muy mínimo, por así decirlo, con sólo una hilera de farolas situadas en el tranvía y dos paradas del mismo, además de algunas farolas y árboles en la acera cerca de la calle de Pau Gargallo.

Pero la ubicación de la estación del tranvía cuenta con un gran número de señales, como mapas, información sobre llamadas de socorro y cámaras, y diversos iconos en el suelo, todo lo cual cumple los requisitos de un entorno señalizado, una estación con información legible, que es capaz de aportar una sensación de seguridad desde el punto de vista de la señalización. Además, hay asientos,



refugios y cubos de basura, por lo que se puede decir que todos los servicios de esta carretera se concentran aquí, lo que es conveniente para los usuarios del tranvía, pero no tiene en cuenta los sentimientos de las personas que no utilizan el tranvía aquí,

como para los peatones, esta carretera es la falta de servicios y señales, lo que promoverá el miedo. Por lo tanto, es necesario añadir a la acera una variedad de mobiliario urbano e instalaciones, como sillas y mapas.

### **El plano del aire**



La calle de Adolf Florensa (Fotografía de autora)

Durante el día, debido a la escasez de elementos en el espacio, toda la vista es muy abierta cuando no pasan los tranvías y la parada del tranvía es transparente y no causa una obstrucción innecesaria, por lo que casi no hay obstáculos y la visibilidad es buena ya que todos los elementos del espacio se pueden ver claramente.



La calle de Adolf Florensa por la noche (Fotografía de autora)



Pero por la noche, como la iluminación principal se encuentra en el tranvía y en las paradas de los puntos, las aceras son más oscuras en comparación y hay un contraste entre la luz y la oscuridad, especialmente donde no hay farolas en las aceras. Las farolas de la acera están situadas muy cerca de los árboles y están más o menos a la misma altura, toda la farola está situada en las ramas de los árboles y no brilla adecuadamente, los árboles tapan gran parte de la luz, lo que reduce la visibilidad de la acera por la noche, lo que puede asustar a la gente que pasa por la noche, y es necesario ajustar la ubicación de las farolas en relación con los árboles y aumentar el número de farolas en la acera para mejorar su visibilidad.



### **El plano vertical**

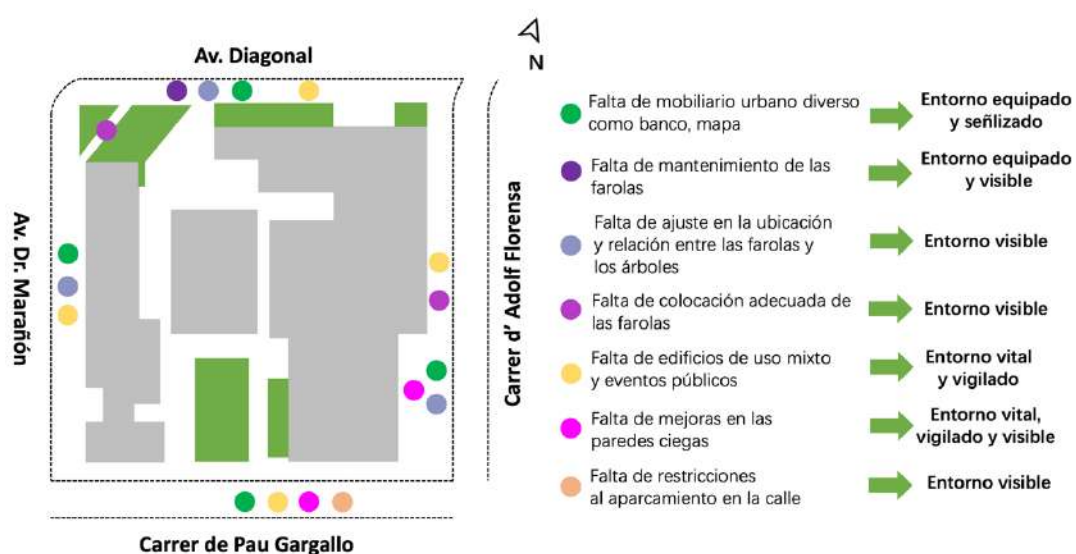


El plano de la calle de Adolf Florensa (Fotografía de autora)

El plano vertical a ambos lados de esta vía consiste principalmente en ventanas cerradas y muchas paredes ciegas, por así decirlo, que no proporcionan ninguna vigilancia de la calle, y además toda la calle no está viva, todo lo cual reducirá la seguridad de esta vía y creará miedo, y esto hará que la ubicación donde se encuentran las paradas del tranvía sea menos segura, pero como se mencionó antes, se supone que las paradas se colocan en lugares concurridos y seguros ubicación para que las personas que toman el transporte público puedan tener una sensación de seguridad, mientras que la baja seguridad mencionada anteriormente hará que la gente no tome el tranvía o camine aquí por miedo. Desde el punto de vista de la vigilancia y la vitalidad, también es necesario aumentar la funcionalidad y la actividad de los edificios cercanos y reducir los muros ciegos para mejorar la seguridad del entorno.

Por lo tanto, la calle tiene problemas de señalización, vigilancia, visibilidad, equipamiento y vitalidad y no reúne las condiciones básicas de seguridad, por lo que necesita medidas adecuadas para mejorarla.

## Mapa con resultado



En general, la zona universitaria es buena en cuanto a la red de transporte, pero la red de instalaciones diarias es muy pobre. Una visita a la zona revela que no cumple los requisitos de un entorno seguro en términos de vitalidad y vigilancia, y que necesita mejorar en términos de visibilidad, equipamientos y señalización. La falta de vitalidad y vigilancia debido a la monofuncionalidad, la contradicción entre el alumbrado público y el arbolado, la insuficiencia de equipamientos y señalizaciones cotidianas, etc., se identifican como problemas que hacen que el entorno sea fácilmente temible, especialmente para las mujeres, lo que impide su uso y priva del derecho a utilizar el espacio urbano, por lo que es necesario mejorarlo a través de las propuestas mencionadas para mejorar su seguridad en todos los aspectos y que todas las personas puedan utilizar el espacio con sensación de seguridad.

Comparando los resultados de estas dos zonas diferentes, se puede ver que cada zona tiene algunos problemas en varios aspectos, pero es obvio que la zona universitaria tiene problemas más graves, lo que demuestra los malos efectos de las zonas monofuncionales como se ha mencionado en la sección anterior, por lo que es necesario reducir el diseño monofuncional tanto como sea posible en la planificación urbana, y es necesario renovar las zonas monofuncionales existentes para mejorar su seguridad espacial. Además, al analizar los tres planos de cada calle, se puede comprobar que la relación entre los distintos planos y cada condición de seguridad es diferente, el entorno visible depende más del plano del aire, el entorno de vitalidad y protección está influenciado principalmente por el plano de estructura vertical, el entorno de señalización, equipamiento y comunidad está estrechamente ligado al plano del suelo. Finalmente, a través del estudio de estos dos casos reales, se puede encontrar que el análisis del medio ambiente basado en los seis principios de Montreal puede encontrar los problemas en cada requerimiento. Al evaluar un espacio, vale la pena ser utilizado y estar en condiciones de funcionar efectivamente.

## CONCLUSIÓN

Las inseguridades que existen en las ciudades pueden crear miedo, y las mujeres suelen tener más miedos que los hombres debido a la mala disposición de los espacios físicos, a las desigualdades de la sociedad, y a la vulnerabilidad de las propias condiciones físicas, entre otras razones, y esto miedo puede suponer limitaciones en la vida de las personas, pero un buen urbanismo puede cambiarlo mejorando el entorno, lo que requiere la inclusión de una perspectiva de género. Un urbanismo que no incorpore la perspectiva de género puede afianzar la existencia de una falsa dicotomía entre lo público y lo privado, impedir que las mujeres se muevan en igualdad de condiciones por la ciudad, dificultar el uso adecuado de los espacios urbanos por la noche, agravar la dificultad de hacer frente a la violencia de género y limitar los derechos urbanos que deberían tener las mujeres, además de perpetuar más el miedo entre ellas. Por tanto, es necesario integrar la perspectiva de género en el urbanismo para crear un entorno urbano seguro y reducir el miedo urbano para todos.

La organización feminista catalana Col·lectiu Punt 6 propone los elementos necesarios para crear un entorno seguro basado en los seis principios de Montreal: entorno señalizado, visible, vital, vigilado, equipado y comunitario (Col·lectiu Punt 6 2011). Cada uno de estos elementos afecta a la sensación de seguridad de las personas en un espacio, y los espacios que no reúnen las condiciones de estos elementos pueden ser aterradores. Cada uno de estos seis elementos se entrecruzan y contribuyen entre sí, cada uno no puede estar solo, y cada punto debe ser tenido en cuenta y practicado en consecuencia en el proceso de establecer un entorno urbano seguro. Además, estos seis elementos, al tiempo que actúan sobre el espacio físico, también pueden repercutir en la igualdad de la condición de la mujer en la sociedad, como la visibilidad puede representar no sólo la visibilidad del espacio, sino también la visibilidad de la



identidad y la condición de las mujeres. Pueden utilizarse no sólo como puntos de referencia en el urbanismo, sino que también pueden aplicarse eficazmente al seguimiento y la evaluación del entorno, abordando y mejorando cada elemento del espacio en función de sus problemas, de este modo, con la perspectiva de género mejora la seguridad de la ciudad.

En el caso de Barcelona, se ha avanzado mucho en los últimos años en la incorporación de la perspectiva de género en los procesos de planificación urbana, incorporándola en la mayoría de los códigos municipales y llevando a cabo una serie de programas y planes, continuos y actualizados, en un esfuerzo por hacer una ciudad más justa, igualitaria, segura y accesible, que promueva la sensación de seguridad y reduzca el miedo urbano, y que también permita a las mujeres y a otros grupos vulnerables tener un estatus y derechos iguales.

Pero según las visitas de campo y los estudios de investigación, todavía hay muchos problemas en el espacio urbano actual, por ejemplo, muchas calles siguen siendo atendidas principalmente por usuarios de automóviles, algunas farolas no están debidamente iluminadas debido a la influencia de los árboles, algunos lugares carecen de instalaciones de servicio, etc. Hay deficiencias en todos los aspectos de la señalización, la visibilidad, la vitalidad, la vigilancia, el equipamiento y la comunidad que hay que mejorar, sobre todo en las zonas monofuncionales de la ciudad, cuya singularidad de función conlleva una serie de problemas que crean miedo y permiten que los espacios queden desiertos, y que hay que mejorar en la planificación urbana y evitar en las zonas más monofuncionales.

En resumen, el trabajo de urbanismo es un proceso continuo, que tiene como premisa la integración de la perspectiva de género, para realizar mejoras cada vez más continuas en los espacios para que las ciudades sean capaces de satisfacer las

diferentes necesidades de las distintas personas y para que todas las personas puedan vivir y ejercer sus derechos en las ciudades con seguridad y libertad, sin ningún miedo.

## BIBLIOGRAFÍA

Ajuntament de Barcelona. 2017. Mesura de govern Urbanisme amb perspectiva de gènere. L'urbanisme de la vida quotidiana

Ajuntament de Barcelona. 2019. Womart, un projecte artístic comunitari a Trinitat Vella [https://pladebarris.barcelona/es/noticia/womart-un-projecte-artistic-comunitari-a-trinitat-vella\\_848179](https://pladebarris.barcelona/es/noticia/womart-un-projecte-artistic-comunitari-a-trinitat-vella_848179)

Ana Falú. 2012. De violencias y fragmentaciones en el territorio urbano. El derecho de las mujeres a la ciudad

Andrew, C. 1995. Getting women's issues on the municipal agenda: violence against women. Gender in Urban Research, Urban Affairs Annual Review, vol. 42, p. 99-118

Anna Ortiz Guitart. 2005. Espacios "del miedo", ciudad y género: experiencias y percepciones en algunos barrios de Barcelona

Blanca Valdivia. 2017. Calles para todas <https://www.ecologistasenaccion.org/35171/>

Bofill, A.; Dumenjó, R.; Segura, I. 1998. Las mujeres y la ciudad. Fundació Maria Aurèlia Capmany, Barcelona

Carta europea de la mujer en la ciudad, 1995 Carta de los derechos humanos en la ciudad, 2000 Carta por el derecho de las mujeres en la ciudad, 2004

Col·lectiu Punt 6, Blanca Valdivia Gutiérrez, Adriana Ciocoletto, Sara Ortiz Escalante, Roser Casanovas y Marta Fonseca Salinas. 2017. ENTORNOS HABITABLES Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno [http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos\\_habitables\\_CAST\\_FINAL.pdf](http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos_habitables_CAST_FINAL.pdf)

Col·lectiu Punt 6. 2011. Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género Programa Ciutats i Persones, Institut de Ciències Polítiques i Socials. Informe número 5

Cossmann, J. S., & Rader, N. E. 2011. Fear of crime and personal vulnerability: Examining self-reported health. Sociological Spectrum, 31, 141–162

Falú, Ana. 2009. Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones Sur

- Finol, J. E. 2005. Globalización, espacio y ritualización: De la plaza pública al mall. *Espacio Abierto*, 14, 573–588
- Franklin, T. W., Franklin, C. A., & Fearn, N. E. 2008. A multilevel analysis of the vulnerability, disorder, and social integration models of fear of crime. *Social Justice Research*, 21, 204–227
- Jacobs, Jane. 1961. *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. Salamanca, Capitán Swing Libros 2011
- Josepa Bru y Joan Vicente. 2005. ¿Qué produce miedo en la ciudad? Del libro: *Ciudad y miedo* [https://www.academia.edu/7703939/Ciudad\\_y\\_miedo?email\\_work\\_card=title](https://www.academia.edu/7703939/Ciudad_y_miedo?email_work_card=title)
- Kallus, Rachel y Churchman, Arza. 2004. Women's Struggle for Urban Safety. The Canadian Experience and Its Applicability to the Israeli Context. *Planning Theory & Practice*, 5.2, pp. 197-215. 26 de abril de 2013
- Koskela, H. 2010. Fear and its Others. En S. Smith (ed.) *The sage handbook of social geographies*. Sage Publications
- Loukaitou-Sideris, Anastasis and Flink, Camille. 2009. Settings: A Survey of U.S. Transit Agencies Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation. *Urban Affairs Review*, Vol. 44, No. 4, pp 554-588
- Louis Wirth. 1938. *On Cities And Social Life*. (Selected Papers, Edited and with an Introduction by Albert J. Reiss, JR).
- Low, S. 2005. Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: Cambios espaciales y prácticas sociales. *Bifurcaciones*, 5, 1–14
- Lyhch, Kevin. 1984. *La imagen de la ciudad*. G. Gili, México
- McDowell, L. 2001. Women, men, cities. Paddison, Ronan (ed.) *Handbook of Urban Studies*, Sage Publications, London; 206-219
- Michaud, A. 2005. Safety and Coexistence: A gendered flow in urban space. En I. VELÁZQUEZ VALORÍA (coord.), *Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona: Diputación de Barcelona
- MONTANER, Josep Maria y Muxí Maetínez, Zaida. 2011. *Usos del temps i la ciutat*. Ajuntament de Barcelona, Sector d'Educació, Cultura i Benestar, Programa Nous Usos Socials del Temps. Barcelona
- Moralba Maldonado Brito. 2005. El paisaje y el miedo urbano Del libro: *Ciudad y miedo*

[https://www.academia.edu/7703939/Ciudad\\_y\\_miedo?email\\_work\\_card=title](https://www.academia.edu/7703939/Ciudad_y_miedo?email_work_card=title)

Muxí Martínez, Zaida y Margo Huertas, Tania. 2009. Las mujeres constructoras de ciudad desde los movimientos sociales urbanos, a Congreso de Arquitectos de España

Pablo Giménez Font. 2005. El miedo a la ciudad oscura. Los primeros proyectos de alumbrado público en las ciudades valencianas y catalanas

Pain,R. 2001. Gender, Race, Age and Fear in the City. *Urban studies*, 38(5-6), 899-913

Patel,R. 2010. *Working the Night Shift: Women in India's Call Center Industry*. Stanford University Press

Quillian, L. & Pager, D. 2010. Estimating risk: Stereotype amplification and the perceived risk of criminal victimization. *Social Psychology Quarterly*, 73, 79–104

Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6. 2014. Espacio público, género e (in)seguridad En Carmen Cortés Zaborras (coord.) *Jornadas Urbanismo y Género. Ciudades en Construcción*. Perséfone. Ediciones electrónicas de la AEHM/UMA. 2014 (p. 48-67)

Sara Ortiz Escalante. 2017. Movilidad y seguridad, principales afanes de la trabajadora nocturna. *Barcelona Metròpolis*, Núm 104, julio

Sara Ortiz Escalante. 2017. El lado nocturno de la vida cotidiana: Un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. *kultur - Revista interdisciplinària sobre la cultura de la ciutat*, ISSN: 2386-5458 - vol.4, Nº7, pp.55-78

Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6 (Barcelona). 2018. La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Revista Barcelona Societat*, Núm 22, 2018

Sergi Valera-Pertegas & Joan Guàrdia-Olmos. 2017. Vulnerabilidad y percepción de inseguridad en el espacio público de la ciudad de Barcelona. *Psychology Revista Bilingüe de Psicología Ambiental / Bilingual Journal of Environmental Psychology* <http://dx.doi.org/10.1080/21711976.2017.1304880>

Sergi Valera. 2020. Miedo en la ciudad (ppt)

Smaoun, S. 2000. Violence against women in urban areas: an analysis of the problem from a gender perspective. *Urban Management Program, Working papers*, n.17

Staeheli, L.A. y Clarke, S.E. 1995. Gender, Place, and Citizenship. En K. B. MIRANNE y A. H. YOUNG (eds.), *Gendering the city: women, boundaries, and visions of urban life*. Boston: Rowman and Littlefield

Taylor R., M.Hale. 1986. Testing alternative models of fear of crime

Torns, Teresa. 2003. Les polítiques de temps: Un repte per a les polítiques de l'estat del benestar a "Quaderns". Barcelona: Fundació Nous Horitzons

Trench, Sylvia and Jones, Sallie. 1995. Planning for women's safety in cities. *Women & Environments*, Vol. 14, No. 2, pp 12-14

Valentine, Gill. 1992. Images of Danger: Women's Sources of Information about the Spatial Distribution of Male Violence. *Area*, 24.1, pp. 22-29

Valera, S. 2008. Conflicto y miedo ante un nuevo espacio público urbano. In B. Fernández-Ramírez & T. Vidal (Eds.), *Psicología de la Ciudad. Debate sobre el espacio urbano* (pp. 149–162). Barcelona: UOC

Vilalta, C. J. 2011. Fear of crime in gated communities and apartment buildings: A comparison of housing types and a test of theories. *Journal of Housing and the Built Environment*, 26, 107–121

Wekerle, G. R. y Whitzman, C. 1995. *Safe cities: Guidelines for planning, design, and management*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold

Whitzman, Carolyn. 2005. *Safer Space in Toronto*. Urban Planning Overseas, Beijing

Women's Design Service in collaboration with Anne Thorne Architect's Partnership. 2007. *What to Do About Women's safety in Parks. From A to Y*. London: Women's Design Services, 2007, pp. 7, 18-19